Die Motorsegelschiffahrt, ihre Entwicklung und ihre Problematik

DISSERTATION

zur Erlangung der Staatswissenschaftlichen Doktorwürde
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Hansischen Universität in Hamburg

vorgelegt von

THORILD GESELLIUS
aus Helsingfors, Finnland

Hamburg 1938

Gutachter: Professor Dr. Schulz-Kiesow
Mitgutachter: Professor Dr. Stucken

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Tag der mündlichen Prüfung: 28. Mai 1938

Druck: A. Preilipper, Hamburg 11, Admiralitätstr. 16 / Fernruf 36 50 89

Dr. Th. Gesellius

Die Motorsegelschiffahrt, ihre Entwicklung und ihre Problematik

1 9 3 8

HANSISCHER GILDENVERLAG · HAMBURG 11

INHALTSVERZEICHNIS.

Seite

Vorwort 7

I. Sinn und Aufgabe des Themas 9

II. Begriffsbestimmungen 10

III. Die Entwicklung der Segelschiffahrt in den wichtigsten Ländern 12

A. Die Großsegelschiffahrt 12

a) Amerika, England, Frankreich und Deutschland als Hauptländer der Großsegelschiffahrt 12

b) Finnland als Wahrer der Tradition der großen Segelschiffe 20

aa) Bestand, Zusammensetzung, Alter, Herkunft, Verbreitung, Einnahmen und Wert der finnischen Segelflotte 20

bb) Die Bedeutung Gustav Eriksons für die Segelschiffahrt Finnlands .. 23

aaa) Die Seemannslaufbahn Gustav Eriksons 23

bbb) Die Entwicklung, heutiger Stand und Zusammensetzung der Segelflotte Gustav Eriksons 23

ccc) Die Möglichkeit der Entwicklung und Aufrechterhaltung der Eriksonschen Segelflotte — ein finanzielles und betriebswirtschaftliches Problem 25

B. Die Kleinsegelschiffahrt 28

a) Deutschlands Kleinsegelschiffahrt durch die Zeiten 28

b) Die Entwicklung der städtischen Kleinsegelschiffahrt Finnlands bis zum Niedergang 38

c) Die Motorisierung der Kleinsegelschiffahrt — eine notwendige Maßnahme zu ihrer Erhaltung 52

C. Heutiger Bestand der Weltsegelflotte 54

IV. Die Entwicklung der Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern 57

A. Die Motorsegelschiffahrt der nordischen Länder 57

a) Bestand, Zusammensetzung, Alter und Verbreitung der schwedischen Motorsegler 57

b) Dänemarks Motorsegelschiffahrt, ihr Bestand und ihre Verbreitung 58

c) Bestand, Alter und Verbreitung der norwegischen Motorsegler 60

d) Finnlands Motorfahrzeuge, ihr Bestand, ihre Zusammensetzung, Herkunft und Verbreitung 61

B. Die Randstaaten als Motorsegelschiffahrtsländer 62

a) Estlands Motorseglerflotte — die größte des Baltikums 62

aa) Die Entwicklung der estnischen Motorsegler hinsichtlich Bestand, Zusammensetzung, Alter und Verbreitung 62

bb) Die Herkunft der estnischen Motorsegler sowie ihre Besitzverhältnisse 63

b) Bestand, Zusammensetzung, Alter und Verbreitung der lettischen Motorsegler 64

c) Die Motorsegelschiffahrt Polens, Danzigs und Litauens 64

C. Die Motorsegelschiffahrt Deutschlands 65

a) Bestand und Zusammensetzung der deutschen Motorsegler 65

b) Die Herkunft der deutschen Motorsegler und ihre Motoren, das Verhältnis der Heimathäfen zu den Wohnsitzen der Reeder, die Besitzverhältnisse und die Verbreitung der deutschen Motorsegelschiffahrt 67

D. Die Entwicklung des Bestandes und die Verbreitung der Motorsegler Hollands 70

Seite

V. Die Probleme der Motorsegelschiffahrt 71

A. Betriebswirtschaftliche Probleme 71

a) Rentabilitätsfragen der Motorsegelschiffahrt im allgemeinen 71

b) Die wirtschaftliche Stellung der schwedischen Motorsegelschiffahrt 74

B. Die volkswirtschaftlichen Probleme der Motorsegelschiffahrt 80

α) Die nationalen Probleme der Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern .. 80

a) Die Konkurrenzverhältnisse in der finnischen Motorsegelschiffahrt 80

b) Die Probleme der schwedischen Motorsegelschiffahrt 81

aa) Der Konkurrenzkampf der Schiffahrt mit den Landfahrzeugen 81

aaa) Die Voraussetzungen der schwedischen Verkehrsmittel für die gegenseitige Konkurrenz 81

bbb) Die Abwehrmaßnahmen der schwedischen Eisenbahnen und der Schiffahrt in der Konkurrenz mit dem Kraftwagenverkehr .. 85

bb) Die Konkurrenz der schwedischen Motorsegler innerhalb der einheimischen Schiffahrt 88

cc) Vorschläge zur Verbesserung der schwedischen Verkehrsverhältnisse 91

c) Die wichtigsten Fragen der Motorsegelschiffahrt Dänemarks 92

aa) Die Konkurrenz der dänischen Motorsegler mit den Landfahrzeugen und ihr Kampf gegen die Brückenbauten 92

bb) Allgemeine Probleme innerhalb der dänischen Motorsegelschiffahrt 96

cc) Vorschläge zur Lösung der Fragen der dänischen Motorsegelschiffahrt 98

d) Die Konkurrenzverhältnisse der deutschen Motorsegelschiffahrt gegenüber den einheimischen Land- und Seefahrzeugen 101

aa) Die Grundsätze der deutschen Eisenbahnpolitik hinsichtlich Frachtermäßigungen als Konkurrenzmittel gegenüber anderen Verkehrsunternehmungen 101

bb) Das Verhältnis der deutschen Motorsegelschiffahrt zu der übrigen Schiffahrt 103

cc) Zusammenfassung 110

β) Die internationalen Probleme der Motorsegelschiffahrt in den wichtigsten Ländern 111

a) Die rechtlichen Grundlagen des internationalen Motorseglerverkehrs .. 111

b) Die Konkurrenzverhältnisse in der internationalen Motorsegelschiffahrt .. 116

aa) Die Konkurrenz der schwedischen Motorsegler mit den ausländischen im Verkehr mit Schweden 116

bb) Der Wettbewerb der dänischen Motorsegelschiffahrt mit der ausländischen in der einheimischen Küstenfahrt sowie im Verkehr mit dem Auslande 120

cc) Die internationale Konkurrenz der deutschen Motorsegelschiffahrt im Verkehr mit deutschen Häfen 126

aaa) Die Verwendung der deutschen Motorsegler in in- und ausländischer Fahrt und der Wettbewerb der ausländischen Motorsegler in der deutschen Küstenschiffahrt 126

bbb) Der Wettbewerb der deutschen Motorsegler mit den ausländischen im Verkehr mit Hamburg 128

VI. Rückblick und Ausblick 130

Quellennachweis 132

Vorwort.

Die Motorsegelschiffahrt ist bis jetzt in der Literatur stark vernachlässigt worden. Bei den Nachforschungen nach geeignetem Quellenmaterial für die vorliegende Arbeit konnte der Verfasser kein Spezialwerk über die Motorsegelschiffahrt ermitteln. Dagegen gibt es zwei Dissertationen, die sich zum Teil mit diesem Zweig der Schiffahrt beschäftigen, nämlich: Hans Schranz: „Die Struktur der Ostseeschiffahrt in der Nachkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Holzfahrt" vom Jahre 1934, sowie Otto Nübel: „Probleme der Trampschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt" vom Jahre 1936. Die vorliegende Arbeit kann also den Anspruch erheben, die erste ihrer Art zu sein.

Als Professor Dr. Schulz-Kiesow im Sommer 1935 dem Verfasser den Auftrag gab, die Motorsegelschiffahrt in einer Dissertation zu behandeln, und von diesem auf die mangelnde Literatur über die Motorsegelschiffahrt hingewiesen wurde, erteilte er vier Ratschläge: Erstens: „Fangen Sie mit dem statistischen Material an!" Zweitens: „Legen Sie das Hauptgewicht Ihrer Arbeit auf die ausländischen Verhältnisse!" Drittens: „Sammeln Sie so viel wie möglich über die Motorsegelschiffahrt!" Und viertens: „Lassen Sie die Fluß- und Kanalfahrt der Motorsegelschiffahrt weg!" Diesen Aufforderungen suchte der Verfasser gewissenhaft nachzukommen; das Ergebnis war, daß die Arbeit sich zu etwa zwei Dritteln aus Statistiken zusammensetzt, daß die Verhältnisse der Motorsegelschiffahrt in den nordischen Ländern weit eingehender behandelt wurden als in Deutschland, und daß schließlich die Fluß- und Kanalschiffahrt der Motorsegler fast kaum erwähnt wurde[1]. Trotz des Umfanges der Arbeit mußte der Verfasser bei der Durchsicht feststellen, daß die angeschnittenen Probleme weit ausführlicher hätten behandelt werden können, denn tatsächlich könnte fast jedes Problem innerhalb der Motorsegelschiffahrt der Gegenstand einer Abhandlung sein.

In erster Linie gebührt der Dank Professor Dr. Schulz-Kiesow, der mit regem Interesse die Arbeit Abschnitt für Abschnitt verfolgt hat, wertvolle Anregungen gegeben hat und überhaupt bei der Arbeit richtunggebend gewesen ist. Sodann möchte der Verfasser dem Direktor des finnischen Amtes für Schiffahrtsstatistik, phil. mag. Harry Allenius, für reichhaltiges Material und bereitwillige Auskünfte über die finnische Kleinsegelschiffahrt herzlichst danken. Dr. Helmer Eneborg beim Kommerzkollegium in Stockholm hat umfassendes Material über die schwedischen Verkehrsverhältnisse zur Verfügung

[1] Der hohen Kosten wegen mußte darauf verzichtet werden, den als Anhang der Originalarbeit beigegebenen statistischen Teil zu veröffentlichen. Die Hauptergebnisse der statistischen Untersuchung sind jedoch in der vorliegenden Arbeit ausgewertet worden.

gestellt, der Notar Nils Selberg beim Handelsdepartement in Stockholm hat wichtige Auskünfte über die rechtlichen Grundlagen des internationalen Motorseglerverkehrs in Schweden erteilt, der Leiter des „Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe" in Kopenhagen, cand. polit. E. Borch Johansen, hat das wesentlichste Material über die dänische Motorsegelschiffahrt geliefert, der Leiter des Verbandes Deutscher Küstenschiffer e. V. in Hamburg, Herr Techen, hat über allgemeine Fragen der deutschen Motorsegelschiffahrt orientierende Auskünfte gegeben und schließlich hat Herr M. Drews beim „Wirtschaftsdienst", Hamburg, hinsichtlich der statistischen Bearbeitung einige gute Ratschläge erteilt. Ihnen allen, ohne deren großzügiges Entgegenkommen die Arbeit in ihrer jetzigen Form kaum hätte ausgeführt werden können, sei an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen!

Vermag diese Dissertation zu einem Teil den Mangel in der Literatur über die Motorsegelschiffahrt zu beheben, so ist ihr Zweck erfüllt!

I. Sinn und Aufgabe des Themas.

Vor etwa 30 Jahren prophezeite der Professor an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin, W. Laas, daß die kleineren und mittleren Segelschiffe, die sich in der Küstenfahrt betätigen, aussterben würden, weil diese Fahrzeuge nach seiner Ansicht der Konkurrenz der Dampfer nicht standhalten könnten, und daß die Segelschiffahrt nur in der großen Fahrt Entwicklungsmöglichkeiten hätte[2]. Die vorliegende Arbeit, die zum hauptsächlichen Gegenstand die Entwicklung und die Problematik der Motorsegelschiffahrt hat, wird zeigen, daß die Segelschiffahrt — dank der Installierung von Motoren — sich genau umgekehrt entwickelte, als man um die Jahrhundertwende dachte.

Um ein vollständiges Bild von der Entwicklung der Motorsegelschiffahrt zu erhalten, ist es zunächst notwendig, einen geschichtlichen Rückblick auf die Vorläufer der Motorsegler — die reinen Segelschiffe — zu halten. Dieser Rückblick wird teils die Blütezeit und den Niedergang der Großsegelschiffahrt in den Hauptländern Amerika, England, Frankreich und Deutschland aufzeichnen, wobei festgestellt wird, daß heute Finnland als einziges Land das Erbe dieser Segelschiffsnationen übernommen hat, teils die Entwicklung der Kleinsegelschiffahrt, aus der die heutige Motorsegelschiffahrt hauptsächlich hervorging, weitmöglichst untersuchen. Als indirekter Übergang zum eigentlichen Thema — Entwicklung und Problematik der Motorsegelschiffahrt — sind die allgemeinen Gründe der Motorisierung angeführt worden. Abschließend wird der heutige Weltbestand an reinen Segelschiffen festgestellt.

Die Entwicklung der Motorsegelschiffahrt in den in dieser Arbeit zu behandelnden Ländern — den Ostseeländern und Holland — wird, mangels anderer Literatur, hauptsächlich an Hand der von diesen Ländern herausgegebenen amtlichen Schiffahrtsstatistiken dargestellt. So unterschiedlich diese Statistiken an sich auch sind, vermögen sie doch zwei wichtige Erkenntnisse zu übermitteln, nämlich: 1. daß die Hauptländer der Motorsegelschiffahrt Deutschland, Schweden, Dänemark und — last, but not least — Holland sind und 2. die aus dieser Entwicklung entstandenen Konkurrenzverhältnisse der Motorseglerflotten dieser Länder.

Die Problematik der Motorsegelschiffahrt ist teils betriebswirtschaftlicher, teils volkswirtschaftlicher Natur. Soweit dem Verfasser Material zur Verfügung stand, wurde die betriebswirtschaftliche Seite der Motorsegelschiffahrt untersucht. Die volkswirtschaftlichen Probleme der Motorsegelschiffahrt sind teils nationaler, teils internationaler Natur. Die nationale Problematik der Motorsegelschiffahrt ergibt sich hauptsächlich aus ihren Konkurrenzverhältnissen mit den einheimischen Land- und Seefahrzeugen. Die internationalen

[2] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 47.

Probleme der Motorsegelschiffahrt entstehen aus der Konkurrenz, der die Motorsegler eines Landes seitens ausländischer Motorsegler ausgesetzt sind. Diese Konkurrenz ist dreierlei Natur: 1. die Konkurrenz, der die Motorsegler in der nationalen Küstenfahrt ausgesetzt sind, 2. die Konkurrenz, die sich im direkten Verkehr zwischen den Motorseglern der beteiligten Länder abspielt, und 3. die Konkurrenz, die die Motorsegler im direkten Verkehr mit Außenseitern auszufechten haben. Weil die Küstenfahrt in den meisten Ländern grundsätzlich der nationalen Flagge vorbehalten ist, ist es aber vorerst notwendig, die rechtlichen Grundlagen des internationalen Motorseglerverkehrs zu untersuchen.

Aus den gemachten Feststellungen müssen die Schlußfolgerungen gezogen werden. Sind die Konkurrenzverhältnisse der Motorsegler in den Hauptländern gesund? Wenn nicht — welche Maßnahmen müßten ergriffen werden, um diese in gesunde Bahnen zu lenken? Eng mit diesen Fragen hängt die zukünftige Gestaltung der Motorsegelschiffahrt, die den Abschluß dieser Abhandlung bildet, zusammen.

II. Begriffsbestimmungen.

Bevor an die Ausführung der Arbeit herangegangen werden kann, ist es zunächst notwendig, einige Begriffe in der Motorsegelschiffahrt zu klären. Zuerst — was ist ein Motorsegler? Für diesen Schiffstyp gibt es eine gesetzliche Definition — in Dänemark. Das dänische Gesetz vom 31. März 1928 zur Änderung des Seegewerbegesetzes vom 28. Februar 1916 definiert in seinem § 30 den Motorsegler wie folgt: „Unter Segelschiff mit Hilfsmotor wird ein Schiff oder Fahrzeug verstanden, welches zur Beförderung sowohl Motorkraft als Segel benutzt, jedoch infolge seines Baues und seiner Takelung notfalls nur mit Segelkraft navigiert werden kann[3].“

Wenn von dem Raumgehalt eines Schiffes die Rede ist, spricht man von Bruttoregistertonnen (engl. „Gross Tonnage“) und Nettoregistertonnen (= Ladefähigkeit, auf engl. „Dead weight“). Unter Bruttoregistertonnen versteht man den ganzen inneren Raum des Schiffes einschließlich Aufbauten in Raumtonnen (d. h. in m^3 oder engl. Tons à 100 Kubikfuß = 2,833 m^3). Die Nettoregistertonnen ermittelt man, wenn man von den Bruttoregistertonnen die für die Unterbringung der Besatzung und Passagiere bestimmten Räume sowie den Inhalt der Maschinen- und Kesselräume und der Kohlenbehälter abzieht[4]. Um die Tragfähigkeit eines Schiffes, das Tonnengeld sowie die Seefrachten zu bestimmen, benutzte man früher als Maß die Commerzlasten. Eine Commerzlast betrug in Hamburg, Bremen und Lübeck 3000 kg, in den nordischen Staaten rund 2500 kg[5]. Der Raumgehalt der holländischen Motorsegler ist in den Statistiken des Abschnittes IV D. in m^3 angegeben; 1 m^3 entspricht 0,88 Tons, 100 m^3 sind etwa 88,3 Tons.

Die Begriffsbestimmungen über die Fahrtgebiete der Motorsegler — besonders hinsichtlich der Küstenfahrt — sind sehr schwankend. Die gesetzlichen Definitionen für die Fahrtgebiete der Dampf- und Motorschiffe sind in den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft enthalten und lauten wörtlich:

---

[3] Lovtidenden A. — Nr. 11 vom 4. 4. 1928, Nr. 73—76, Kopenhagen, S. 223.
[4] L. Huck: Internationales Seeverkehrs-Handbuch, S. 99.
[5] Der Große Brockhaus, Band 10, S. 352.

„1. Wattfahrt ist die Fahrt auf Watten, Haffen, Bodden, Förden und ähnlichen Gewässern, wo hoher Seegang ausgeschlossen ist.

2. Kleine Küstenfahrt ist die Fahrt längs den Küsten der Nordsee von Kap Gris Nez bis zum Aggerkanal mit Einschluß der vorgelagerten Inseln und der Insel Helgoland sowie längs den Küsten der Ostsee zwischen der Linie Skagen—Lysekil einerseits und Oskarshamn—Windau (Breitenparallel von 57°30′ Nord) andererseits mit Einschluß der Insel Bornholm. (Küstenfahrt im Sinne der Besetzungsverordnung.) In einzelnen Fällen kann die See-Berufsgenossenschaft unter bestimmten Bedingungen — Mehrausrüstung, besonderer Freibord — eine Ausdehnung der Fahrt auf die ganze Ostsee gestatten.

3. Nord- und Ostseefahrt ist die Fahrt in der Nordsee bis zu 61° nördl. Breite, im englischen Kanal, im Bristol-Kanal, im St.-Georgs-Kanal und in der Irischen See mit Einschluß der Clyde-Häfen und in der ganzen Ostsee, sowie diese Fahrt die Grenzen der kleinen Küstenfahrt überschreitet (Kleine Fahrt im Sinne der Besetzungsverordnung).

4. Große Küstenfahrt ist die Fahrt zwischen europäischen Häfen, nichteuropäischen Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres, sowie die Fahrt in überseeischen Gewässern ähnlicher Art, bei denen sich das Schiff nicht mehr als 200 Seemeilen vom nächsten Lande entfernt (etwa mittlere Fahrt im Sinne der Besetzungsverordnung, beschränkte Auslandsfahrt im Sinne des internationalen Schiffssicherheitsvertrages).

5. Lange Fahrt die darüber hinausgehende Fahrt (Große Fahrt im Sinne der Besetzungsverordnung)[6].“

Nicht immer aber haben diese Begriffsbestimmungen eine vollkommene Allgemeingültigkeit. Der Germanische Lloyd z. B. gibt für die von ihm registrierten Schiffe folgende Fahrtgebiete an: 1. kleine Küstenfahrt, 2. Nordseefahrt, 3. Ostseefahrt, 4. Westl. Ostseefahrt, 5. große Küstenfahrt, 6. Nordostseefahrt, 7. Wattfahrt, 8. Atlantische Fahrt, 9. Malay-Archipelfahrt, und definiert die fünf Erstgenannten folgendermaßen:

„1. Kleine Küstenfahrt ist die Fahrt an der Küste zwischen nahe gelegenen Häfen.

2. Nordseefahrt ist die Fahrt in der Nordsee bis zum 61° n. Br., im Ärmelkanal und nach der Irischen See.

3. Ostseefahrt ist die Fahrt in der ganzen Ostsee einschl. des Kattegat.

4. Westl. Ostseefahrt ist die Fahrt nur im Kattegat und in der Ostsee von der Linie Frederikshavn—Lysekil bis einschließlich Bornholm.

5. Große Küstenfahrt ist die Fahrt zwischen allen Häfen Europas, des Mittelländischen und Schwarzen Meeres sowie die Fahrt in überseeischen Gewässern ähnlicher Art[7].“

Während also die Definition des Germanischen Lloyds für die Fahrtgebiete „Nordseefahrt“, „Ostseefahrt“ und „große Küstenfahrt“ im wesentlichen mit den entsprechenden der See-Berufsgenossenschaft übereinstimmt, wird der Begriff „kleine Küstenfahrt“ von diesen Gesellschaften verschiedenartig ausgelegt. Aber nicht nur der Germanische Lloyd und die See-Berufsgenossenschaft

[6] See-Berufsgenossenschaft: Unfallverhütungsvorschriften für Dampf- und Motorschiffe v. 1. 10. 1935, S. 5—6.

[7] Germanischer Lloyd, Auszug aus den Klassifikationsvorschriften für flußeiserne Seeschiffe, § 2.

haben verschiedene Ansichten über den Begriff „kleine Küstenfahrt" — überhaupt ist der Begriff der „Küstenfahrt" — wie erwähnt — sehr schwankend. Vielfach versteht man unter „großer Küstenfahrt" einfach den Verkehr zwischen den Häfen desselben Landes an verschiedenen Meeren, während die „kleine Küstenfahrt" die Fahrt zwischen den an demselben Meere gelegenen Häfen eines Landes ist. Dr. Lahr hat sich seinerzeit gründlich mit dem Begriff der „Küstenfahrt" auseinandergesetzt und bemerkt, daß die Voraussetzung der Küstenfahrt ist, daß diese sich längs der Küste innerhalb der drei Seemeilen Hoheitsgrenze zwischen den Häfen desselben Landes vollziehen muß. Grundsätzlich lehnt er die Unterschiede zwischen der großen und der kleinen Küstenfahrt ab. Seine vollständige Definition lautet: „Unter Küstenfahrt ist das Recht zu verstehen, in einem Hafen Güter zu laden oder Passagiere an Bord zu nehmen und in einem anderen an einem benachbarten Meere gelegenen Hafen desselben Landes diese Güter zu löschen oder diese Passagiere zu landen." So interessant die weiteren Ausführungen Dr. Lahrs über den Begriff der „Küstenfahrt" auch sind, können sie hier nicht weiter behandelt werden. Maßgeblich sind sie nicht, sondern müssen als Versuch betrachtet werden, einen allgemeingültigen Begriff „Küstenfahrt" einzuführen[8].

Der Vollständigkeit halber sei schließlich das Gesetz betreffend die Küstenfrachtfahrt zu erwähnen. Dieses Gesetz versteht unter Küstenfrachtfahrt das Recht, Güter in einem Seehafen zu laden und nach einem anderen Seehafen desselben Landes zu befördern, um sie daselbst auszuladen[9].

Diese Beispiele über den schwankenden Begriff der „Küstenfahrt" mögen genügen. Der Verfasser hat sich diejenigen von den erwähnten Begriffsbestimmungen, die am besten in seine Arbeit passen, zunutze gemacht. So lehnt er sich im Abschnitt V bei Behandlung der Küstenfahrt der Motorsegler im wesentlichen an die Definition von Dr. Lahr an.

Damit seien unsere Untersuchungen über einige in dieser Arbeit vorkommende Begriffe abgeschlossen. Im folgenden Abschnitt wird daher die Ausführung der Arbeit — und zwar mit der Darstellung der Entwicklung der Großsegelschiffahrt in den Hauptländern Amerika, England, Frankreich und Deutschland — begonnen.

III. Die Entwicklung der Segelschiffahrt in den wichtigsten Ländern.

A. Die Großsegelschiffahrt.

a) Amerika, England, Frankreich und Deutschland als Hauptländer der Großsegelschiffahrt.

Die Großsegelschiffahrt, die heute nur noch eine untergeordnete Rolle in der Weltschiffahrt spielt, erlebte — trotz der Erfindung des Dampfschiffes durch Fulton im Jahre 1807 — ihre wirkliche Blütezeit um die Mitte und Ende des vorigen Jahrhunderts. Namentlich vier Länder — USA., England, Frankreich und Deutschland — wetteiferten miteinander um die Rangstellung der ersten Segelschiffsnation. Von diesen Ländern behielt Deutschland im harten Konkurrenzkampf bis zum Kriege die Oberhand — nicht zuletzt dank der

[8] Hamburger Nachrichten Nr. 477 vom 13. 10. 1925.
[9] Schaps, Das deutsche Seerecht, Band II, S. 283.

erfolgreichen Reedereitätigkeit der Firma F. Laeisz in Hamburg. Nach dem Kriege übernahm Finnland das Erbe der Segelschiffstradition, indem der aaländische Reeder Gustav Erikson einige Jahre vor dem Kriegsausbruch den Grund zu einer bedeutenden Segelschiffsflotte legte.

Im Rahmen dieser Arbeit können nur die Tendenzen der Entwicklung der Segelschiffahrt in den vier erstgenannten Ländern aufgezeichnet werden. In Amerika waren es vor allem drei Umstände, die diesem Land zu einer blühenden Segelschiffahrt verhalfen. Die Entdeckung der kalifornischen Goldfelder im Jahre 1848 hatte einen wahren „Goldrush" zur Folge. Um diese Zeit entstanden die amerikanischen Schnellsegler, die „Clipper", mit denen Passagiere und Ladung nach Kalifornien befördert wurden. Mangels Rückfrachten nach New York wurden die Kalifornienfahrten der Clipper nach chinesischen Häfen, wo Tee für Amerika und England geladen wurde, ausgedehnt[10]. Im Teedienst zwischen Indien und England waren diese Schiffe gleichfalls erfolgreich tätig. Schließlich fanden auch verschiedene amerikanische Segler im Opiumschmuggel an der chinesischen Küste eine lohnende Beschäftigung.

Zu dieser Zeit gelangte die amerikanische Segelschiffbaukunst zu voller Blüte. Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit bestimmten die Entwicklung der amerikanischen Schiffstypen, wobei das Hauptgewicht auf den Bau von Raaseglern gelegt wurde[11]. Die Schnellsegler des Konstrukteurs Mc. Kay wurden weltberühmt[12].

Der Umschwung in der so verheißungsvoll begonnenen Entwicklung der amerikanischen Segelschiffahrt erfolgte teils durch den Krimkrieg, der den Verkehr und damit den Segelschiffbau lahmlegte[13], teils aber auch durch die Tatsache, daß die Bedienung der Raasegler eine zu kostspielige Mannschaft erforderte, weshalb man den Bau dieses Schiffstyps aufgab[14]. Stattdessen wurden Schoner gebaut, die in der einheimischen Küstenschiffahrt eingesetzt wurden, während der Überseeseglerverkehr allmählich ganz aufhörte[15]. Heute dürften die Alaska Packers Association — Eigentümerin der „Starsegler" — sowie die Dollar-Linie die bedeutendsten Segelschiffsreedereien Amerikas sein[16].

Die amerikanische Schiffbaukunst gab dem englischen Segelschiffbau neue Anregungen und Entfaltungsmöglichkeiten. Stark gefördert wurde außerdem die englische Segelschiffahrt durch den Merchant Shipping Act von 1854, der die bis dahin bestehenden unsachlichen Vermessungsvorschriften durch neue beseitigte. Lange dauerte es auch nicht, bis die englischen Segler den amerikanischen Vorbildern absolut gleichwertig waren[17].

In bautechnischer Hinsicht ist die Entwicklung der englischen Segelschiffahrt von zwei Gesichtspunkten beherrscht:

1. vom Übergang von kleineren zu größeren Seglern,
2. vom Wechsel im Baumaterial: von Holz-Composite zu Eisen- und Stahlschiffen. Eine zeitliche Begrenzung dieser Entwicklung kann nur approximativ angegeben werden:

---

[10] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 6.
[11] Mitteilungen der Reichsgemeinschaft der Technisch-Wissenschaftlichen Arbeit Nr. 5 v. 31. 1. 1934.
[12] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 6.
[13] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 6.
[14] Hamburger Anzeiger Nr. 58 v. 9. 3. 35.
[15] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 6.
[16] Hamburger Anzeiger Nr. 58 v. 9. 3. 1935.
[17] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 12.

1. von den 50er Jahren bis 1870, in welche Zeit die Blütezeit der englischen Segelschiffahrt fällt, kleinere Segler, nach 1870 Großsegler;
2. von den 50er bis zu den 60er Jahren Holzschiffe, von den 60er Jahren an Compositschiffe und von den 70er Jahren an Eisen- und Stahlschiffe[18].

Zum Ruhme der Segelschiffahrt Englands trugen die Schnell- und Wettfahrten der Segler dieses Landes bei. In die Geschichte eingegangen ist die Ozeanwettfahrt des Jahres 1866 von dem chinesischen Teehafen Fu-tshow-fu nach London zwischen fünf „Clippern", bei der die „Ariel" ihre härteste Konkurrentin, die „Taeping", um nur einige Minuten schlug[19].

Um die Segelschiffe der aufkommenden Dampferschiffahrt gegenüber konkurrenzfähiger zu machen, begann man nach der Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1871 mit dem Bau von Großseglern. Dies bedeutete jedoch nur den Anfang vom Ende, denn die Unerfahrenheit im Bau von großen Segelschiffen, besonders die ungewöhnliche Vergrößerung der Takelung, führte zu schweren Schiffsverlusten, wodurch das Lloyds Register sich veranlaßt sah, die Takelageabmessungen durch Tabellen festzulegen[20].

Nach dem Kriege ging die Entwicklung der englischen Segelschiffahrt rapide abwärts[21]. Heute besitzt England keinen Überseesegler mehr; einige Großsegler sind jedoch noch in der Küstenschiffahrt der Dominions und Kolonien tätig[22]. Als englisches Schulschiff erfüllt die frühere deutsche Viermastbark „Peking", jetzt „Arethusa", eine wichtige Aufgabe[23].

Die Blütezeit der amerikanischen und englischen Segelschiffahrt fällt teilweise mit der der französischen zusammen. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts waren die Segler Frankreichs den anglo-sächsischen Fahrzeugen durchaus gleichwertig; Schiffe wie die Anfang der 50er Jahre von Augustin Normand Père gebauten Clipper wurden durch ihre Schnelligkeit berühmt[24].

Einen Wendepunkt in der Entwicklung der französischen Segelschiffahrt bedeutete die aufkommende Dampferkonkurrenz, die eine unvernünftige Subventionspolitik auslöste. Als die durch Gesetz vom 29. Januar 1881 bewilligten Bau- und Fahrtprämien nicht zu einer Erhöhung der französischen Segelschiffstonnage geführt hatten, wurden diese durch Gesetz vom 30. Januar 1893 erheblich erhöht[25]. Unter den Einwirkungen des letztgenannten Gesetzes wuchs die französische Segelschiffsflotte mehr, als dem Staate recht war[26]. Außerdem ermöglichte dieses Gesetz den französischen Reedern, prämierte Ballastfahrten zu unternehmen, wobei sie gute Geschäfte machten[27]. Beseitigt wurden diese Übelstände erst durch das Gesetz vom 7. April 1902, das die Bauprämien abschaffte, die Ballastfahrten unmöglich machte und Einschränkungen in der Bewilligung von Fahrtprämien vorsah[28].

Dieses Gesetz verfehlte natürlich nicht seine Einwirkung auf die französ-

---

[18] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 12—14.
[19] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 42.
[20] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 13—14.
[21] The Times, vom 24. 9. 1927.
[22] Hamburgischer Correspondent vom 18. 3. 1932.
[23] Völkischer Beobachter vom 27. 2. 1934.
[24] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 16.
[25] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 76—77 und 17.
[26] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 79.
[27] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 19.
[28] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 77—78.

sische Segelschiffbautätigkeit, die erheblich einschrumpfte[29]. Beschleunigt wurde der Niedergang der französischen Segelschiffsflotte durch erhebliche Verluste während des Weltkrieges[30]. Immerhin besitzt Frankreich heute noch einen ansehnlichen Segelschiffsbestand, der in einem späteren Abschnitt dieser Arbeit Erwähnung finden wird.

Verglichen mit der Entwicklung der Segelschiffahrt in den Vereinigten Staaten, England und Frankreich kam diejenige Deutschlands verhältnismäßig spät in Schwung. Diese Tatsache ist nicht zuletzt auf die berühmte „deutsche Gründlichkeit" zurückzuführen. Zunächst lernte man den Segelschiffbau von Engländern und Franzosen — bald aber führten die gesammelten Erfahrungen nicht nur zu Gleichwertigkeit, sondern auch zu absoluter Überlegenheit der deutschen Großsegler gegenüber den ausländischen[31]. Kein Wunder also, daß die deutsche Segelschiffahrt unter diesen Umständen ihre höchste Blütezeit erst n a c h der Eröffnung des Suezkanals erlebte; diese Tatsache wird durch folgende Zahlen unterstrichen[32]:

Periode	Anz. geb. Segler aus Eisen u. Stahl	Br.-R.-T.	Durchschnittsgröße
1871—75	8	6 568	821
1876—80	27	24 357	902
1881—85	22	25 925	1179
1886—90	38	57 169	1504
1891—95	34	63 705	1874
1896—1900	2	4 045	2022
1901—1905	8	26 331	3291

Die deutschen Großsegler dehnten ihre Fahrten nach Australien und Südamerika aus. Besonders der Salpetertransport von Chile nach Deutschland entwickelte sich günstig. 1875—79 betrug der jährliche Verkehr mit Chile durchschnittlich 25 Schiffe mit 13 700 N.-R.-T.; in den Jahren 1900—04 dagegen 134 Schiffe mit 266 000 N.-R.-T.[33]

Bis zum Kriege wird Deutschland — und zwar nicht nur von den Deutschen — als die bedeutendste Segelschiffsnation der Welt angesehen. Nach dem Kriege schrumpft die deutsche Großseglerflotte mächtig zusammen. Immerhin — im Jahre 1925 verzeichnete der Germanische Lloyd 34 Großsegler mit 71 445 Br.-R.-T.; das sind annähernd 6000 Br.-R.-T. mehr als die gesamte Segelschiffstonnage Finnlands im Jahre 1934. Heute besitzt Deutschland nur noch zwei Frachtsegler in großer Fahrt: die Viermastbarken „Padua" (3064 Br.-R.-T.) und „Priwall" (3185 Br.-R.-T.), beide der Hamburger Reederei F. Laeisz G. m. b. H. gehörig. Ein Jugendherbergeschiff „Hein Godenwind" (2270 Br.-R.-T.) kommt für Seefahrten nicht mehr in Frage. Erfreulich ist dagegen die zunehmende Verwendung der deutschen Segelschiffe als Ausbildungsschiffe: die Vollschiffe „Großherzogin Elisabeth" (1260 Br.-R.-T.) und „Deutschland" (1257 Br.-R.-T.) sorgen für die gründliche Ausbildung des see-

[29] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 79.
[30] Völkischer Beobachter v. 27. 2. 1934.
[31] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 28.
[32] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 96.
[33] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 48.

männischen Nachwuchses in der zivilen Seefahrt, während das im Sommer 1932 untergegangene Marineschulschiff „Niobe" drei würdige Nachfolger in „Gorch Fock", „Horst Wessel" und „Leo Schlageter" gefunden hat.

Die Entwicklung der Hamburger Reederei von 1814 bis zum Weltkrieg.

Der Vollständigkeit halber soll im folgenden in großen Zügen die Entwicklung der hamburgischen Segelschiffahrt von der Kontinentalsperre bis zum Weltkriege sowie der Einsatz von Ferdinand Laeisz und R. C. Rickmers für die Seegeltung Deutschlands dargestellt werden. Entwicklungsgeschichtlich gesehen kann man die Zeit von 1814—1914 in vier für die hamburgische Segelschiffahrt charakteristische Epochen einteilen, nämlich:

1. 1814—1836: die Zeit der Kaufmannsreedereien,
2. 1836—1870: die Entwicklung der Linienfahrt in der hamburgischen Segelschiffahrt,
3. 1870—1900: die Zeit der aufkommenden Dampferkonkurrenz, und
4. 1900—1914: die Zeit der Zusammenschrumpfung der hamburgischen Segelflotte.

1814—1836, Epoche der Kaufmannsreedereien.

Im Zeitalter der Kaufmannsreedereien, zu der Zeit also, wo die Kaufleute und Reeder durchweg identisch waren[34], sah es zunächst für die hamburgische Schiffahrt recht trübe aus. Die Auswirkungen der Cromwellschen Navigationsakte von 1651, das Vorbehaltsrecht der Engländer, Ostindien zu befahren, der Ausschluß der Außenseiter von dem Handel mit den Kolonien Spaniens und Portugals und die nicht erfüllten Hoffnungen auf rege Handelsbeziehungen mit den Vereinigten Staaten hemmten für kurze Zeit die hamburgische Schiffahrt, ja, führten zur Zusammenschrumpfung der Segelflotte Hamburgs[35]. Langsam, aber sicher erholte sich die hamburgische Schiffahrt von dieser Krise, und zwar trugen dazu folgende Faktoren wesentlich bei:

1. die Loslösung der spanischen Kolonien in Amerika (von 1817 an) und Brasilien (1827),
2. die Durchlöcherung der Navigationsakte durch den englisch-hanseatischen Vertrag von 1825 und
3. schließlich die hansestädtischen Verträge mit den Vereinigten Staaten und Brasilien im Jahre 1827[36].

Bekannte Reedereien aus dieser Zeit waren u. a. Peter Hinrich Mohrmann, Behrend Roosen, Joh. Cesar Godeffroy & Sohn usw., während der Gründer der Firma Rob. M. Sloman & Co. sich noch zu jener Zeit aus finanziellen Gründen als Schiffsmakler betätigte[37].

1836—1870, die Entwicklung der Linienfahrt.

Die Gründe, die zur Einführung der Linienfahrt und damit zur allmählichen Loslösung der Schiffahrt von dem Handel führten, lagen in der Auswanderung, vor allem nach USA. Diese wiederum war hauptsächlich bedingt durch Mißernten, das Bauernlegen, die Entdeckung der kalifornischen und australischen Goldfelder, politische Motive usw. Betrug beispielsweise die Zahl

[34] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 8.
[35] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 5—6.
[36] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 6.
[37] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 15, 18, 19, 21, 23, 25.

der Auswanderer im Jahre 1830 2270, stieg sie im Jahre 1854 schon auf 230 400[38]. Diese Entwicklung blieb naturgemäß nicht ohne Folgen für die Schiffahrt.

Als erste Reederei eröffnete Rob. M. Sloman die hamburgische Linienfahrt, und zwar am 17. Februar 1836 mit seinem Schiff „Franklin" nach New York[39]. Sloman behielt seine Stellung als einziger Linienreeder etwa ein Jahrzehnt, bis die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft und die Nord- und Südamerikanische Schiffahrtsgesellschaft ihre Linien Ende der 40er Jahre nach New York eröffneten[40]. Mit der Zeit entstanden mehrere Linienreedereien, die das Hauptgewicht ihrer Tätigkeit auf den Verkehr mit Nord- und Südamerika legten. Im Vergleich mit den Amerika-Linien traten die übrigen Linien stark zurück[41].

Im allgemeinen unterhielten die zu dieser Zeit bestehenden Kaufmannsreedereien keine festen Schiffahrtslinien. Eine Ausnahme hiervon bildete u. a. auch die Kaufmannsreederei Joh. Cesar Godeffroy & Sohn, die bedeutendste Segelschiffsreederei Hamburgs zu jener Zeit[42].

Abschließend kann festgestellt werden, daß die Einführung der Linienschiffahrt einen erheblichen Zuwachs der hamburgischen Segelflotte zur Folge hatte. Betrug beispielsweise die Zahl der Segler im Jahre 1840 174 mit 14 241 C. L., waren die entsprechenden Ziffern im Jahre 1866 517 und 76 835[43].

1870—1900, Aufkommen der Dampferkonkurrenz.

Für die hamburgische Segelschiffahrt bedeutete das Aufkommen der Dampfer zunächst keinen empfindlichen Rückschlag. Zwar nahm die Zahl der Segelschiffe nach den 70er Jahren ab; dafür aber wuchs die Tonnage erheblich, wie aus folgender Aufstellung ersichtlich ist[44]:

Jahr	Anz. Segler	N.-R.-T.
1870	447	ca. 163 700
1900	289	219 310

Wir sehen hier also eine Parallele zu der Entwicklung der englischen Segelschiffahrt. Und unter den veränderten Verhältnissen arbeiteten die Hamburger Reedereien keineswegs schlecht. Die Petroleumtransporte aus Amerika sowie die Massentransporte über weite Entfernungen, wie Reis aus Indien, Wolle aus Australien und Kohlen nach der Westküste von Südamerika und von dort Salpeter, gaben der hamburgischen Segelschiffahrt ihre Existenzgrundlage[45].

Mit der Zeit mußten jedoch verschiedene bedeutende Hamburger Reeder ihre Segelschiffslinien aufgeben. Die Firma Rob. M. Sloman beispielsweise besaß im Jahre 1894 nur noch 4 Segler[46], die Firma Joh. Cesar Godeffroy & Sohn mußte im Jahre 1879 aus Spekulationsgründen liquidieren[47]. Im Jahre

[38] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 27—28.
[39] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 29.
[40] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 38—39.
[41] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 26.
[42] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 34.
[43] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 74.
[44] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 157.
[45] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914. S. 157.
[46] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 158.
[47] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 36.

1900 war die Firma F. Laeisz mit 16 Schiffen und 30 229 C. L. die größte Segelschiffsreederei Hamburgs[48].

1900—1914, Niedergang der Hamburger Segelflotte.

Die Periode 1900—1914 ist charakterisiert durch eine langsame, aber stetige Abnahme der Hamburger Großsegler. Betrug der Segelschiffsbestand Hamburgs einschl. Kleinsegler, Seeleichter und Schleppschiffe im Jahre 1914 noch 289 mit 219 310 N.-R.-T., so war die Zahl der Überseesegler nur noch 107 mit 212 459 N.-R.-T.[49]. Führende Segelschiffsreedereien im letztgenannten Jahre waren[50]:

Reederei	Anzahl	N.-R.-T.
F. Laeisz	15	35 568
Rhederei A. G. v. 1896 . . .	23	50 748
Knöhr & Burchard Nfl. . . .	17	37 653

Mit diesen Feststellungen sei der Überblick über die Entwicklung der Hamburger Segelschiffahrt abgeschlossen. Der Kriegsausbruch bedeutete praktisch das Ende der Hamburger Großsegelschiffahrt. Aber Hamburg hat allen Grund, stolz auf seine Segelschiffstradition zu sein, und Hamburg muß heute — allen Schwierigkeiten zum Trotz — sich zu derselben Bedeutung in der internationalen Schiffahrt emporarbeiten, die diese Stadt vor dem Kriege hatte. Denn Tradition verpflichtet!

Viele hervorragende Persönlichkeiten sind in der deutschen Großsegelschiffahrt tätig gewesen. Die bekanntesten unter ihnen waren Ferdinand Laeisz und Rickmer Clasen Rickmers. Ein kurzer Abriß über den Einsatz dieser Männer für die Seegeltung Deutschlands möge diesen Abschnitt beschließen.

Gründung und Entwicklung der Reederei F. Laeisz.

Im Jahre 1801 als sechstes von zehn Kindern eines verarmten Kaufmanns geboren, kam Ferdinand Laeisz nach einem dürftigen Schulbesuch im Jahre 1815 in die Buchbinderlehre, die er vier Jahre durchmachte. Es folgte die Wanderschaft, die ihn schließlich nach Berlin führte. Hier lernte er die Anfertigung von Seidenhüten kennen, die damals in Mode kamen. Er kehrte nach Hamburg zurück und fing hier an — unterstützt von seiner Mutter und Schwester —, seidene Hüte herzustellen. Ferdinand Laeisz hatte Glück. Seine Umsätze und Kundschaft wuchsen mit jedem Jahr, bald fing er an, zu exportieren, und allzu lange dauerte es nicht, bevor er verschiedene Überseehäuser, die auch mit anderen Waren handelten, gegründet hatte.

Vom Jahre 1840 an datiert die Reedereitätigkeit Ferdinand Laeisz'. In diesem Jahre ließ er nämlich sein erstes Schiff — eine Brigg von 96 t — bauen. Nach anfänglichen Mißerfolgen als Reeder gelang es schließlich Ferdinand Laeisz, eine mächtige Segelflotte aufzubauen. Im Jahre 1870 besaß Laeisz schon 16 Schiffe mit 2857 C. L.[51], bis 1904 hatte die Firma F. Laeisz überhaupt 51 Segler besessen. Die Schiffe Ferdinand Laeisz' waren zweifellos die schönsten und schnellsten und durchweg auf deutschen Werften gebaut[52]. Auf Grund ihrer schnellen Fahrten nach Chile nannten die Engländer die Laeiszschen

[48] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 160—161.
[49] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 224.
[50] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 226.
[51] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 65—67.
[52] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 32.

Schiffe „the flying P-Liners“[53]. Die bekanntesten Laeisz-Segler waren die Fünfmastbark „Potosi“ (4026 Br.-R.-T.) und das Fünfmastvollschiff „Preußen“ (5081 Br.-R.-T.), in den Jahren 1895 bzw. 1902 gebaut — beide zu ihrer Zeit die größten der Erde[54].

Von der stolzen Laeiszschen Segelflotte sind nur zwei Schiffe übriggeblieben — die bereits erwähnten Viermastbarken „Priwall“ und „Padua“, in den Jahren 1917 bzw. 1926 gebaut. Im Getreiderennen von Australien haben sich beide Schiffe durch schnelle Reisen bekannt gemacht. Neuerdings hat die Firma Laeisz versucht, die Salpeterfahrten wieder aufzunehmen, und außerdem werden sie als Ausbildungsschiffe verwendet[55].

Bekanntlich hat Finnland im Laufe der Jahre eine beachtliche Anzahl Segler der Reederei Laeisz aufgekauft. Auch für „Priwall“ und „Padua“ hat es nicht an finnischen Angeboten gefehlt. Die Tradition der deutschen Segelschiffahrt verlangt aber, daß diese letzten Frachtsegler Deutschlands für immer ihre Existenzberechtigung unter deutscher Flagge finden.

Entstehung und Entwicklung der Rickmersschen Werft und Reederei in Bremerhaven.

Der Einsatz Rickmer Clasen Rickmers in der deutschen Großsegelschiffahrt ist sicherlich nicht weniger bemerkenswert als derjenige Ferdinand Laeisz'. Geboren am 6. 1. 1807 auf Helgoland erhielt er — ähnlich wie F. Laeisz — nur eine dürftige Schulausbildung, die er 1822 beendete. Von 1823—26 lernte er bei einem Schiffszimmermann und Bootswerftbesitzer; dann begann seine Seemannslaufbahn, die er 1830 definitiv aufgab[56]. Im Winter 1831/32 baute er für eigene Rechnung zwei Schaluppen, die er bald an Bremerhavener Interessenten verkaufen konnte. Diese Erfolge veranlaßten ihn, Helgoland zu verlassen und nach Bremerhaven überzusiedeln[57]. Hier erhielt er zunächst Stellung auf der Werft des Zimmerbaases Cornelius als Meistersknecht (Werkmeister) mit einem kümmerlichen Lohn[58]. Anderthalb Jahre nach seiner Ankunft in Bremerhaven machte er sich aber selbständig. Am 6. März 1834 erwarb er einen Bauplatz in der Geeststraße, am 20. März desselben Jahres wurde der Grundstein gelegt und am 15. Juni 1834 konnte Rickmers dahin übersiedeln. Mit letztgenanntem Datum beginnt die Geschichte der Firma Rickmers[59].

Es kann im Rahmen dieser Arbeit nicht auf die beispiellosen Erfolge der Schiffswerft Rickmers näher eingegangen werden. Mehrfach mußte die Rickmerssche Werft vergrößert werden. Mit der Zeit wurde diese Werft durch hervorragende Segelschiffsbauten weltberühmt[60].

Die Reedereitätigkeit nahm Rickmers im Jahre 1842 auf[61]. Durchweg entstammten seine Schiffe der eigenen Werft. Bis zum Jahre 1906 besaß die Firma 58 Segler — davon 49 eigener Herstellung[62]. Die Rickmerssche

---

[53] O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914, S. 161.
[54] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 98—101.
[55] Hamburger Fremdenblatt vom 9. 11. 1935.
[56] 100 Jahre Rickmers 1834—1934, S. 10.
[57] 100 Jahre Rickmers 1834—1934, S. 11—12.
[58] 100 Jahre Rickmers 1834—1934, S. 13.
[59] 100 Jahre Rickmers 1834—1934, S. 14.
[60] 100 Jahre Rickmers 1834—1934, S. 21—22.
[61] 100 Jahre Rickmers 1834—1934, S. 15.
[62] 100 Jahre Rickmers 1834—1934, S. 82—83.

Reederei entwickelte sich ausgezeichnet und ständig wuchs seine Segelflotte. Auf allen Meeren segelten seine Schiffe und Rickmers verstand es, auch in den schlechtesten Zeiten eine lohnende Beschäftigung für seine Segler zu finden[63]. Das Ableben R. C. Rickmers — eines erbitterten Gegners der Dampfschiffahrt — im Jahre 1886 bedeutete schließlich doch das allmähliche Aufgeben seiner Segelschiffahrt, und die Firma Rickmers paßte sich mehr und mehr den veränderten Verhältnissen an[64].

Längst vorbei sind die blühenden Zeiten der deutschen Großsegelschiffahrt. Männer wie F. Laeisz und vor allem R. C. Rickmers würden mit ihrem Konservativismus in das heutige Zeitalter der Technik schlecht hineinpassen. Aber sie konnten für ihre Ideen kämpfen und aus einem Nichts Hervorragendes schöpfen. Und darum verdienen sie, als Vorbilder für unsere Generation bezeichnet zu werden.

b) Finnland als Wahrer der Tradition der großen Segelschiffe.

aa) Bestand, Zusammensetzung, Alter, Herkunft, Verbreitung, Einnahmen und Wert der finnischen Segelflotte.

Unsere Betrachtungen über die Entwicklung und Niedergangstendenzen der Großsegelschiffahrt in den Hauptländern wären jetzt abgeschlossen, wenn es heute nicht ein Land gäbe, wo die Tradition der Großsegelschiffahrt fortlebt — Finnland. Dank der Initiative eines einzigen Mannes, Gustav Eriksons in Mariehamn, Aaland, kann dieses Land mit Recht behaupten, die bedeutendste Segelschiffsnation der Welt zu sein. Seine Tätigkeit und die Entwicklung seiner Seglerflotte verdienen daher eine besondere Erwähnung — der Vollständigkeit halber soll aber zuerst ein orientierender Überblick über die Segelschiffahrt Finnlands im allgemeinen gegeben werden.

Der Gesamtbestand Finnlands an Segelschiffen über 19 N.-R.-T. betrug Ende 1934 206 mit 65 669 Br.-R.-T.; davon waren 22 Schiffe mit 45 390 Br.-R.-T. aus Eisen und Stahl, die anderen aus Holz[65]. Die finnischen Segelschiffe setzen sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung der finnischen Segler über 19 N.-R.-T. Ende 1934[66]

Größenklassen Br.-R.-T.	Eisen und Stahl Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.	Holz Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
— 99	1	31	25	136	6131	4924
100— 199				18	2560	2171
200— 499				24	7675	6562
500— 999	1	850	747	6	3913	3442
1000—1999	9	14 309	12 200			
2000—2999	8	20 906	17 414			
3000—3999	3	9 294	7 885			
Insgesamt	22	45 390	38 271	184	20 279	17 099

[63] 100 Jahre Rickmers 1834—1934, S. 26.
[64] 100 Jahre Rickmers 1834—1934, S. 83.
[65] Merenkulku-Sjöfart, Jahr 1934, S. 2—3.
[66] Merenkulku-Sjöfart, Jahr 1934, S. 26—27.

Hieraus ist ersichtlich, daß die weitaus meisten Segler aus Eisen und Stahl Großsegler sind, während die Mehrzahl der hölzernen Segler nicht einmal 100 Br.-R.-T. groß ist.

Die finnischen Segelschiffe sind im allgemeinen überaltert. Dies gilt sowohl für die eisernen und stählernen als auch für die hölzernen Schiffe. Unterstrichen wird diese Tatsache durch die Wiedergabe folgender Tabelle:

Alter der finnischen Segler über 19 N.-R.-T. Ende 1934[67]

Altersgruppe	Eisen und Stahl Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.	Holz Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
Unter 5 Jahre				4	326	279
5—10				2	60	46
11—15				25	6328	5414
16—20				27	4554	3874
21—25	1	3 137	2 585	43	2732	2304
über 25 Jahre	21	42 253	35 686	83	6279	5182
Insgesamt	22	45 390	38 271	184	20 279	17 099

Sämtliche eisernen und stählernen Segelschiffe sind also über 20 Jahre alt, ebenso mehr als die Hälfte der hölzernen Fahrzeuge.

Alle Großsegler Finnlands aus Eisen und Stahl sind ausländischen Ursprungs; die meisten Holzsegler dagegen werden in Finnland selbst gebaut. Den Umfang der in- und ausländischen Bauten von finnischen Segelschiffen zeigt das folgende Schema:

Herkunft der finnischen Segler über 19 N.-R.-T. Ende 1934[68]

Bauort	Eisen und Stahl Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.	Holz Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
Ausland						
Schweden				6	1440	1199
Norwegen	1	1 039	882	1	311	267
Dänemark	1	2 670	2 154	4	855	721
Großbritannien	10	21 084	18 359	1	510	432
Deutschland	8	18 224	14 956	1	63	50
Italien	1	2 342	1 895			
Lettland				2	393	342
Estland				14	1082	853
Rußland				2	166	127
USA.				2	1196	1027
Zusammen	21	45 359	38 246	33	6016	5018
Finnland	1	31	25	150	14 231	12 057
Bauort unbek.				1	32	24
Insgesamt	22	45 390	38 271	184	20 279	17 099

[67] Merenkulku-Sjöfart, Jahr 1934, S. 26—27.
[68] Merenkulku-Sjöfart, Jahr 1934, S. 24—25.

Zusammenfassend kann man also über die Segelschiffahrt Finnlands sagen: 1. daß die eisernen und stählernen Segler (mit einer Ausnahme) Großsegler sind, im Ausland gebaut und überaltert sind, 2. daß die hölzernen Segler durchweg Kleinsegler sind, hauptsächlich finnischen Ursprungs und ebenfalls überaltert sind.

Die Bedeutung Aalands in der finnischen Segelschiffahrt wird veranschaulicht durch einige Angaben, entnommen der amtlichen finnischen Schiffahrtsstatistik „Merenkulku-Sjöfart" vom Jahre 1934. Nach dieser Quelle ist die Landschaft Aaland mit 20 eisernen und stählernen Segelschiffen mit 44 509 Br.-R.-T. das Heimatland der Großsegler. Allein in Mariehamn sind von diesen Schiffen 19 mit 43 109 Br.-R.-T. konzentriert. Aaland besitzt außerdem die größte Tonnage der hölzernen Segler — 50 Schiffe mit 8981 Br.-R.-T. —, wenn auch die meisten hölzernen Segelschiffe — 75 mit 6367 Br.-R.-T. — im Regierungsbezirk von Åbo und Björneborg registriert sind[69].

Aalands Anteil an der finnischen Segelfrachtfahrt im Jahre 1934 gestaltete sich nach denselben Statistiken folgendermaßen:

Gesamte finnische Segelfrachtfahrt:

Fahrtbereich	Anz.	Br.-R.-T.	Bruttofrachten[70]
zwischen finnischen Häfen	88	3 655	1 396 082.— Fmk.
zwischen Finnland u. d. Auslande	88	44 815	9 118 941.— „
zwischen ausländischen Häfen	6	15 463	20 345 755.— „

Anteil der aaländischen Segelschiffahrt:

Fahrtbereich	Anz.	Br.-R.-T.	Bruttofrachten
zwischen finnischen Häfen	6	191	119 808.— Fmk.
zwischen Finnland u. d. Auslande	57	36 703	5 901 210.— „
zwischen ausländischen Häfen	6	15 463	18 928 665.— „

Aus diesem Auszug ist ersichtlich: 1. daß der Anteil der aaländischen Seglerflotte in der finnischen Küstenfahrt verhältnismäßig gering ist, 2. daß die meisten Segler Aalands in der Fahrt zwischen Finnland und dem Auslande beschäftigt sind und dabei die größten Bruttofrachten hereinnehmen, daß aber 3. die lohnendsten Fahrten — durchweg von aaländischen Großseglern getätigt — sich im Verkehr zwischen ausländischen Häfen vollziehen.

Schließlich gibt die „Merenkulku-Sjöfart" auch Aufschluß über den Wert der finnischen und aaländischen Seglerflotte. Danach bezifferte sich dieser Wert Ende 1934[71]:

für Segler in der Fahrt		finnische Segler	aaländische Segler
zwischen finnischen Häfen	auf	1 297 000.— Fmk.	88 000.— Fmk.
zwischen Finnl. u. d. Auslande	„	19 422 000.— „	17 041 000.— „
zwischen ausländischen Häfen	„	8 350 000.— „	8 350 000.— „
Insgesamt	auf	29 069 000.— Fmk.	25 479 000.— Fmk.

Die angeführten Zahlen vermögen vielleicht am besten die hervorragende Stellung Aalands in der finnischen Segelschiffahrt darzustellen. Aalands Großsegelschiffahrt hat Finnland den ersten Platz unter den Segelschiffsnationen der Welt eingeräumt. Wie bereits erwähnt, verdankt Finnland diese Tatsache einem einzigen Manne — Gustav Erikson in Mariehamn. Ein Rückblick auf

[69] Merenkulku-Sjöfart, Jahr 1934, S. 6—7 u. S. 5.
[70] Merenkulku-Sjöfart, Jahr 1934, S. 44—45, 46—47, 40—41, 48—49, 52—53.
[71] Merenkulku-Sjöfart, Jahr 1934, S. 44—45, 46—47, 40—41, 48—49, 52—53.

seine seemännische Tätigkeit und die Entwicklung seiner Segelflotte möge als geeigneter Abschluß der Betrachtung über die Entwicklung der Großsegelschiffahrt in den Hauptländern dienen.

bb) Die Bedeutung Gustav Eriksons für die Segelschiffahrt Finnlands[72].

aaa) Die Seemannslaufbahn Gustav Eriksons.

Am 24. Oktober 1872 in Hellestorp Dorf in Lemlands Gemeinde auf Aaland geboren, kam Gustav Erikson — der „Retter der Segelschiffahrt" — früh zur See. Mit 10 Jahren wurde er Meßjunge auf der Bark „Neptun" von Lemland, mit 12 Jahren schon Koch. Letztgenannten Beruf übte er zwei Jahre aus — anschließend erfolgte seine eigentliche seemännische Ausbildung auf den Schiffen „Adele", „Ansgar", Fennia" und „Southern Belle". Zweiter Offizier wurde er durch Examen 1892 in Mariehamn, als Befehlshaber — zwar mit einem Flaggschiffer an seiner Seite — fungierte er schon während der Jahre 1893/94 in der Nordseefahrt. Die Prüfung als erster Offizier bestand er 1895 in Uleåborg — in dieser Eigenschaft betätigte er sich während der Jahre 1895/98 in Nordsee- und langer Fahrt auf den Barkschiffen „Mathilda", „Finland" und „Mariehamn". Abgeschlossen wurden seine Studien mit der Ablegung des See- und Dampferkapitänsexamens im Jahre 1899 in Vasa.

Die Laufbahn Gustav Eriksons als selbständiger Befehlshaber war verhältnismäßig kurz. Zuerst hatte er die Stellung auf der Bark „Southern Belle" von Lemland 1900/05 in Nordseefahrt inne, dann auf dem Vollschiff „Albania" von Mariehamn 1906/08 in langer Fahrt. Am 22. Mai 1913 mußte er aus Gesundheitsrücksichten den Befehl auf der in langer Fahrt beschäftigten eisernen Bark „Lochee von Nystad", die ihm seit 1909 anvertraut war, in Dunkerque abgeben. Dieses Ereignis bedeutete den Schluß der seemännischen Karriere Gustav Eriksons und den Beginn seiner Laufbahn als Großsegelschiffsreeder.

bbb) Die Entwicklung, der heutige Stand und die Zusammensetzung der Segelflotte Gustav Eriksons.

Mit dem Ankauf der Dreimastbark „Tjerimai" im Jahre 1913 startete Gustav Eriksons erfolgreiche Reedertätigkeit. Kurz danach erfolgte ein zweiter Erwerb — die Viermastbark „Åland" ex „Renee Rickmers". Der Krieg bremste keineswegs die weitere Entwicklung der Segelschiffahrt Gustav Eriksons — im Gegenteil. Während des großen Völkerringens wurden folgende Schiffe der Eriksonschen Segelflotte einverleibt:

Einkaufsjahr	Takelung	Name	Br.-R.-T.
1916	Dreimastbark	Borrowdale	1268
1916	Vollschiff	Grace Harwar	1816
1916	Dreimastbark	Professor Koch	1453
1917	Schoner	Ingrid	305
1917	Viermastbark	Lawhill	2816
1917	Viermastbark	Margareta, ex Craigerne	1873

Mit Ausnahme des Nordseeseglers „Ingrid" schickte Gustav Erikson alle seine Schiffe während des Weltkrieges auf lange Fahrt. Drei seiner Schiffe

[72] Wesentliches zusammengestellt nach Angaben der Reederei Gustav Erikson in Mariehamn.

mußte der aaländische Reeder als „Kriegsverluste“ buchen: die Barkschiffe „Borrowdale“ und „Margareta“ wurden im Jahre 1917 torpediert, und die Viermastbark „Åland“ strandete schon zu Anfang des Krieges an der Küste von Neukaledonien auf Grund gelöschter Leuchtfeuer.

Die Tonnage des aaländischen Reeders setzte sich im Frühjahr 1935 wie folgt zusammen:

Schiffsbezeichnung	Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
Segelschiffe	23	44 172	37 411
davon:			
Barken	20	41 373	35 005
davon:			
4 M	12	30 706	25 891
3 M	8	10 667	9 114
Schoner	2	983	842
davon:			
4 M	1	502	428
3 M	1	481	414
Vollschiffe	1	1 816	1 564
Motorsegler	4	2 526	1 580
Motorschiffe	2	907	515
Bugsierdampfer	1	94	27
Insgesamt	30	47 699	39 533

Zeitungsmeldungen zufolge hat sich Gustav Erikson seitdem von einigen seiner Schiffe trennen müssen. „Grace Harwar“, das letzte Vollschiff der Welt in der langen Frachtfahrt, mußte 1935 abgewrackt werden. Die Dreimastbark „Lingard“ wurde 1936 an Norwegen verkauft, während das Schicksal der berühmten „Herzogin Cecilie“ mit der Strandung am 25. April 1936 auf den Felsriffen von Devonshire bei Salcombe besiegelt wurde. Die Viermastbark „L'Avenir“ schließlich wurde im Sommer 1937 von der Hapag aufgekauft und von dieser Reederei unter dem Namen „Admiral Karpfanger“ als Schulschiff in Dienst gestellt. Von einer Seereise Australien—England Anfang 1938 nicht zurückgekehrt, gilt sie als verschollen.

Insgesamt hatte Gustav Erikson bis zum Frühjahr 1935 46 Schiffe mit 70 002 Br.-R.-T. besessen; davon waren:

in England gebaut			in Deutschland gebaut		
Schiffstyp	Name	Br.-R.-T.	Schiffstyp	Name	Br.-R.-T.
Segelschiffe			*ehemalige Laeisz-Segler:*		
Viermastbark	Åland	2135	Dreimastbark	Penang	2019
Dreimastbark	Borrowdale	1268	Viermastbark	Pamir	2798
Vollschiff	Grace Harwar	1816	Viermastbark	Passat	3130
Dreimastbark	Professor Koch	1453	Dreimastbark	Pestalozzi	1046
Viermastbark	Lawhill	2816	Zusammen	4	8993
Viermastbark	Margareta	1873			
Dreimastbark	Woodburn	1552	*Andere:*		
Viermastbark	Pommern	2376	Viermastbark	Herzogin Cecilie	3111
Dreimastbark	Loch Linnhe	1460	Dreimastbark	Winterhude	1972
Viermastbark	Carradale	1967	Viermastbark	L'Avenir	2754
Viermastbark	Olivebank	2795	Zusammen	3	7837
Dreimastbark	Killoran	1817			
Viermastbark	Archibald Russel	2354			
Viermastbark	Hougomont	2378			
Dreimastbark	Lalla Rookh	824			
Viermastbark	Melbourne	2691			
Dreimastbark	Kylemore	1229			
Viermastbark	Moshulu	3109			
Zusammen	18	35 913			
Motorsegler	Valborg	964			
Insges. engl. Schiffe	19 mit	36 877	Insges. deutsche Schiffe	7 mit	16 830

Diese Übersicht läßt das Überwiegen der englischen Schiffe in der Tonnage Gustav Eriksons erkennen. In der Geschichte der Segelschiffahrt werden aber vor allem die deutschen Segler „Herzogin Cecilie", „Pamir" und „Passat" einen ehrenvollen Platz erhalten, denn lange noch nach ihrem Übergang in den Besitz des aaländischen Reeders haben sie durch ihre schnellen Fahrten im australischen Getreiderennen die Überlegenheit der deutschen Segelschiffbaukunst bewiesen.

ccc) Die Möglichkeit der Entwicklung und Aufrechterhaltung der Eriksonschen Segelflotte — ein finanzielles und betriebswirtschaftliches Problem.

Die Tatsache der Existenz des großen Segelschiffsbestandes Gustav Eriksons ist zweifellos ein Problem. Niemand — außer vielleicht Gustav Erikson selbst — wird imstande sein, zu erklären, wie es dem aaländischen Reeder gelungen ist, seine Segelflotte zu dem heutigen Umfange aufzubauen und mit Erfolg aufrecht zu erhalten. Denn diese Fragen sind Geschäftsgeheimnisse, die die Firma Gustav Erikson nicht preiszugeben gedenkt.

Dem Verfasser, der sich im Frühjahr 1935 in Mariehamn aufhielt, um dort die Segelschiffahrt Gustav Eriksons kennenzulernen, ist es demzufolge nur teil-

weise gelungen, Auskünfte über die Entwicklungs- und Aufrechterhaltungsmöglichkeiten der Eriksonschen Segelflotte zu erhalten. Die folgenden Ausführungen über dieses Thema können also nicht erschöpfend sein, sondern versuchen nur zur Klärung der Sache beizutragen.

Fest steht, daß Gustav Erikson am Anfang seiner Karriere als Segelschiffsreeder kein reicher Mann war. Dafür genoß er aber ein großes Vertrauen und einen fast unbegrenzten Kredit bei den Banken[73]. Die erzielten Frachtsätze im Laufe der Jahre — besonders während des Weltkrieges — lösten für ihn, wenigstens zum Teil, die Frage der Selbstfinanzierung.

Ein anderer Umstand, der zu einer günstigen Entwicklung der Seglerflotte Gustav Eriksons beigetragen hat, ist, daß sie durchweg billig erworben worden ist. Nach Schätzung der Fa. Erikson betrug der Wert der Segelschiffsflotte 23 150 000 Fmk. und der Wert der Motorfahrzeuge 4 250 000 Fmk.

Wichtig — wenn nicht von ausschlaggebender Bedeutung — für die Entwicklung der Eriksonschen Segelflotte ist schließlich der Umstand, daß Gustav Erikson seine Segelschiffahrt nicht allein finanziert hat. Die Londoner Firma H. Clarkson & Co. Ltd. — gleichzeitig Makler für die Eriksonschen Schiffe — sowie eine Anzahl Privatpersonen — hauptsächlich ehemalige Kapitäne mit ihren Ersparnissen — sind an dem Unternehmen des aaländischen Reeders in erheblichem Maße beteiligt. Wann die Partenreederschaft bei der Firma Gustav Erikson einsetzte, ließ sich leider nicht ermitteln. Jedenfalls hat sie zu einer Neukonstruktion der Eriksonschen Reederei geführt — im Frühjahr 1936 hat Gustav Erikson seine Firma in 25 einzelne Aktiengesellschaften, von denen jede den Namen eines Seglers trägt, aufgeteilt. Selbst ist er der geschäftsführende Direktor dieser Gesellschaften[74]. Auf der anderen Seite ist der aaländische Reeder an einer Anzahl in Mariehamn beheimateter Schiffe — darunter an den in langer Fahrt beschäftigten Großseglern „Mozart" und „Parma" — beteiligt.

Wenn somit die Entwicklung der Segelflotte Gustav Eriksons durch finanzielle Transaktionen ermöglicht wurde, so ist die Aufrechterhaltung seiner Großsegelschiffahrt eine rein betriebswirtschaftliche Frage. Durch die Weizenspekulationen in London findet sie heute ihre Existenzgrundlage. Die verhältnismäßig niedrigen Frachtsätze und die hohen Unkosten zwingen aber die Fa. Gustav Erikson, nach streng wirtschaftlichen Grundsätzen zu arbeiten.

Bekannt ist die Tatsache, daß die Schiffe Gustav Eriksons unversichert sind. Nach Angabe der Reederei beträgt der Versicherungswert ihrer Flotte rund 30 Mill. Fmk., die Prämie demnach 3 Mill. Fmk. Eine Versicherung würde sich nicht lohnen, denn man muß bedenken, daß die Großsegler Gustav Eriksons die Hälfte ihrer Fahrtstrecke — von Europa nach Australien — in Ballast zurücklegen müssen. Abgesehen davon, daß die Firma Gustav Erikson ihre Schiffe tunlichst auf eigener Werft reparieren läßt und bemüht ist, die Kaigebühren zu vermeiden, so muß man doch die Ersparnisse, die die Reederei an Löhnen, Mannschaften und Verpflegung macht, als die wichtigsten bezeichnen. Der monatliche Lohn des Kapitäns eines Großseglers schwankt zwischen 3000.— bis 3750.— Fmk. Umgerechnet in deutsches Geld macht dies etwa 150,— bis 200,— RM. aus! Die Löhne der übrigen Besatzung sind dem-

---

[73] Svensk Handelstidning vom 29. 4. 1925.
[74] Hamburger Nachrichten vom 24. 4. 1936.

entsprechend; so erhalten beispielsweise die Matrosen 100.— bis 575.— Fmk. monatlich.

Niedrige Löhne also, aber auch eine geringe Anzahl Besatzungsleute! Von den Langseglern beschäftigte die „L'Avenir" die größte Besatzung — 31 Mann. „Penang" dagegen kommt schon mit 19 Mann aus. Dabei muß berücksichtigt werden, daß die Besatzung sich zum Teil aus Seemannsschülern, die für ihre Ausbildung bezahlen müssen, zusammensetzt. Ihre Ausbildungskosten betragen:

Deutsche	850.—	RM. für 2 Jahre
Schweden	900.—	Schw. Kr. jährlich
Finnländer	6000.—	Fmk. jährlich
Engländer und andere	50.—	£ jährlich.

Die Verpflegung der Mannschaften erfolgt ebenfalls nach streng wirtschaftlichen Prinzipien. Die Mehrzahl der Köche und Stewards der Reederei Gustav Eriksons ist aus der Kochschule des „Sjömanshemmet" in Mariehamn hervorgegangen. Bei dieser Institution beträgt die Ausbildungszeit für Köche, die mindestens eine Seemannspraxis von 6 Monaten hinter sich haben müssen, 4—8 Monate, je nach Begabung. Die weitere Ausbildung zum Steward setzt 12 Monate Seemannspraxis, davon 6 Monate als Koch, voraus. Abgesehen von seinen Kenntnissen im Kochen und Backen muß der Steward Buchhaltung und die Führung des Proviantagebuches beherrschen sowie den Nährwert der Lebensmittel kennen.

40—50% der entlassenen Schüler erhalten jährlich Anstellung auf den Schiffen Gustav Eriksons, der weiß, daß die Köche und Stewards der Kochschule seine Mannschaften nicht nur gut und anständig, sondern auch nach wirtschaftlichen Grundsätzen verpflegen können.

In der langen Fahrt haben die Segelschiffe Gustav Eriksons praktisch keine Konkurrenz. Die schwedischen Schiffe „Abraham Rydberg" und „C. B. Pedersen" sowie die Laeisz-Segler „Padua" und „Priwall" sind seine Hauptwettbewerber[75]. Die aaländischen Segler „Mozart" und „Parma" kann man nicht als Konkurrenten bezeichnen, da Gustav Erikson ja selbst an diesen Schiffen beteiligt ist.

Die Rentabilität der Reederei Gustav Erikson kann nur approximativ angegeben werden. Die Bruttofrachteinnahmen der Eriksonschen Handelsflotte betrugen im Jahre 1934 Fmk. 22 480 125.—. Die Gegenüberstellung dieser Summe mit den von der Fa. Erikson selbst angegebenen Unkosten während desselben Jahres ergibt folgende Rentabilitätsrechnung:

Bruttofrachteinnahmen		Fmk.	22 480 125.—
Gesamtlohnauszahlungen . .	Fmk. ca.	5 000 000.—	
Proviantkonto	„ „	2 500 000.—	
Segeltuch	„ „	900 000.—	
Seile	„ „	600 000.—	
Farben	„ „	500 000.—	
Diverse	„ „	500 000.—	10 000 000.—
	Gewinn Fmk. ca.		12 480 125.—

[75] Seit der Niederschrift dieser Zeilen hat die „C. B. Pedersen" Havarie erlitten.

Die Bemühungen Gustav Eriksons um die Entwicklung und Aufrechterhaltung der Großsegelschiffahrt Finnlands sind nur vergleichbar mit dem Einsatz der Reederei F. Laeisz in der Segelschiffahrt Deutschlands. Arbeitsamkeit, Geschäftstüchtigkeit, ein ausgezeichnetes Organisationstalent und ein gesunder Verstand haben ihm in seiner Laufbahn als Reeder zu großartigen Erfolgen verholfen. In Anerkennung seiner Verdienste verlieh ihm der finnische Staat im Jahre 1931 den Titel eines Seefahrtsrates[76]. Gustav Erikson ist heute mehrfacher Millionär. Trotzdem vergißt er nie, daß er als einfacher Schiffsjunge angefangen ist und scheut sich — trotz seiner 65 Jahre — nicht, in die Takelage zu klettern, um den Zustand der Segel zu untersuchen, oder das Essen der Besatzung abzuschmecken. Mit Lust und Liebe hängt Gustav Erikson an seiner Segelschiffahrt und wird sie nie aufgeben, trotz den Tatsachen, daß man behördlicherseits wenig Verständnis für seinen Betrieb hat und die Schiffahrtskreise in Mariehamn selbst mehr und mehr geneigt sind, zu Dampfer- und Motorschiffahrt überzugehen.

B. Die Kleinsegelschiffahrt.

a) Deutschlands Kleinsegelschiffahrt durch die Zeiten.

Der jetzt abgeschlossene Rückblick über die Entwicklung der Großsegelschiffahrt in den Hauptländern hat uns ihren Niedergang in diesen Ländern — mit Ausnahme von Finnland — erkennen lassen. Amerikas Übergang vom Überseeverkehr zur Küstenschiffahrt, Englands vergebliche Versuche, eine Großsegelflotte aufzubauen, Frankreichs krampfhafte Bemühungen, durch Gesetze seine Großsegelschiffahrt zu fördern, und der erfolgreiche Konkurrenzkampf der deutschen Großsegler bis zum Weltkriege bilden die Abschlußkapitel der Großsegelschiffahrt in diesen Ländern. Nur Finnland ist — dank Gustav Erikson — heute imstande, seine Segler in langer Fahrt zu beschäftigen. Wie lange noch, ist eine Frage der Zeit. So bleibt uns leider die Feststellung übrig, daß die großen Segelschiffe zukünftig nur noch von einigen Ländern als Schulschiffe Verwendung finden können.

Und dennoch zeigt die Segelschiffahrt in ihrer modernisierten Form — der Motorsegelschiffahrt — keine Niedergangstendenzen. Da die Motorsegelschiffahrt die direkte Nachfolgerin der reinen Kleinsegelschiffahrt ist, wäre das Bild vom Werdegang der Motorsegelschiffahrt unvollständig, wenn man die Entwicklung der reinen Kleinsegler außer Betracht ließe. Grundsätzlich hat sich diese folgendermaßen in Deutschland vollzogen: 1. Übergang von Holz zum Schweißeisen und später zum Flußeisen in den 80er und 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts, 2. die Motorisierung, die in stärkerem Maße im Jahre 1925 einsetzte. Das Ergebnis dieser Entwicklung ist, daß die deutsche Kleinsegelschiffahrt heute von eisernen Motorseglern beherrscht wird, eine Tatsache, die die folgenden Zahlen unterstreichen[77].

---

[76] Finlands Sjöfart, Nr. 10, 1932.
[77] Germanischer Lloyd, Internationales Register nebst Nachträgen, 1935 u. 1936.

Reine Segler

Jahr 1936	Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
Großsegler aus Eisen . . .	5	11 036	8 993
Kleinsegler aus Eisen . . .	16	1 183	834
Kleinsegler aus Holz . . .	11	872	703
Insgesamt	32	13 091	10 530

Motorsegler

Jahr 1935	Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
aus Eisen	899	ca. 105 981	ca. 61 444
aus Holz	58	ca. 6 495	ca. 4 168
aus unb. Mat. . .	2	161	85
Insgesamt	959	ca. 112 637	ca. 65 697

Die Kleinsegelschiffahrt hat drei Entwicklungsformen durchgemacht: 1. die reine Bauernschiffahrt, bei der der Bauer selbst den Transport und Verkauf seiner Erzeugnisse übernahm, 2. die Form, bei der der Schiffer dem Bauern seine Produkte abkaufte und sie auf den Markt brachte, und 3. die reine Frachtfahrt, wobei der Schiffer nur die Transportdienste leistet. Letztgenannte Form ist heute die vorherrschende[78].

Wenn im folgenden die Entwicklung der reinen Kleinsegelschiffahrt in Deutschland untersucht werden soll, so muß betont werden, daß nur die wesentlichen Grundzüge dieser Entwicklung im Rahmen dieser Arbeit Erwähnung finden können. Die Verschiedenheiten der Fahrverhältnisse in der Nord- und Ostsee, spezielle wirtschaftliche Zustände, Besonderheiten des deutschen Volkstums und Beeinflussungen durch Großsegelschiffahrt und ausländische Bauart — vor allem niederländische, skandinavische, aber auch französische und amerikanische — haben in der deutschen Kleinsegelschiffahrt eine Menge Schiffstypen, die hier unmöglich im einzelnen behandelt werden können, aufkommen lassen[79]. Besonders die Entwicklung der hölzernen Segler als älteste Schiffstypen ist eine mannigfaltige. Von den Letztgenannten unterscheidet man grundsätzlich: 1. scharfe und völlige, auf Kiel gebaute Fahrzeuge, 2. flachbodige Fahrzeuge mit runder und kantiger Kimm und 3. klinkergebaute Fahrzeuge. Nach dieser Einteilung ist die Entwicklung der deutschen hölzernen Kleinsegler im folgenden dargestellt worden.

Zu der Gruppe der scharfen, auf Kiel gebauten Fahrzeuge gehören die Schoner mit ihren Takelungstypen: die Schonerbriggen, die Toppsegelschoner, die Dreimastschoner und die Gaffelschoner, ferner die Galeassen, die schleswig-holsteinischen Jachten, die pommerschen Schlupen und die Logger. Zahlenmäßig hat sich die Entwicklung der Schonerarten wie folgt vollzogen:

[78] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 8.
[79] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 7—11.

	1873	1888	1908	1914	1928
Schonerbriggen . .	264	114	7	2	0
Toppsegelschoner .	716	250	48		0
Dreimastschoner . .	91	85	2		0
Gaffelschoner:					
dreimastige		0	5		15
zweimastige		58	69		30

Über die Entstehung der Schoner gehen die Meinungen auseinander. Der erste Schoner soll im Jahre 1713 von einem Kapitän Robinson in Gloucester gebaut worden sein[80]. Die Schonerbriggen entstanden Ende des 18. Jahrhunderts, die Dreimastschoner um 1800, während die Dreimastgaffelschoner erst Ende des vorigen Jahrhunderts in Deutschland eingeführt wurden. Verwendung fanden die Schoner in der Nord- und Ostsee. Der größte Schonertyp — der Dreimastschoner — wurde jedoch fast ausschließlich in der transatlantischen und europäischen Fahrt beschäftigt. Mitunter wurden auch die Schonerbriggen und Toppsegelschoner zu transatlantischen Fahrten benutzt[81].

Das Fahrtbereich der Galeassen, der schleswig-holsteinischen Jachten und der pommerschen Schlupen war hauptsächlich die Ostsee und ihre Küste. Vereinzelt verkehrten die zwei Erstgenannten auch auf der Niederelbe, während einige pommersche Schlupen im vorigen Jahrhundert bis nach dem Mittelmeer vordrangen. Später wurden die Letztgenannten als Haff- und Boddenfahrzeuge benutzt. Die Bestandsentwicklung dieser drei Schiffstypen geht aus folgender Aufstellung hervor:

Jahr	Galeassen	schl.-holst. Jachten	pommersche Schlupen
1870		240	
1873	123		
1878			249
1890		126	
1910		55	
1914			48
1928	19	1	5

Ihre Hauptplätze waren die Umgebung von Stettin, Vorpommern, Mecklenburg und Schleswig-Holstein[82].

Durch die Kontinentalsperre kam der Logger zum ersten Mal nach Deutschland, denn die Franzosen benutzten oft Logger als Wachtschiffe längs der deutschen Küste, die als Vorbilder von deutschen Werften genommen wurden. So baute seinerzeit die Langesche Werft in Vegesack sechs Logger, und in den Jahren 1856 und 1866 wurden in Kolberg und Rügenwalde kleinere Frachtlogger hergestellt. Aber erst nach den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts fanden die Logger eine größere Verwendung. 1872 kaufte die neugegründete Emder Heringsfischerei den Holländern sechs Logger ab. Bald

[80] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 17.
[81] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 18—21.
[82] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 21—27.

darauf wird der Bau von Loggern von folgenden deutschen Werften aufgenommen:

H. Klattenhoff, Emden, seit 1874,
C. Cassens, Emden, seit 1884,
J. & H. Gehlsen, Glückstadt, seit 1889,
J. Peters, Wewelsfleth, seit 1895.

Ziffernmäßig hat sich die Entwicklung der Logger folgendermaßen vollzogen:

1872	1882	1892	1902	1912	1928
6	11	23	75	90	30

Ursprünglich fanden die Logger in der großen Heringsfischerei Verwendung und waren als Fischereifahrzeuge vorwiegend in Emden, Glückstadt, Vegesack und Elsfleth beheimatet. Mehr und mehr, und besonders nach dem Kriege, sind aber die Logger für die Frachtfahrt umgebaut worden[83].

Als typische Nordseesegler kann man die völligen, auf Kiel gebauten Schiffe bezeichnen. Diese Gruppe umfaßt folgende Haupttypen: Kuffen, Kufftjalken, Galioten, Eidergalioten, Eiderschniggen, Bojen, ostfriesische Jachten, Lühejollen und Rundgatt-Ewer.

Die Kuffen entstanden im Laufe des 18. Jahrhunderts in Groningen und Friesland, wurden aber bald danach in Oldenburg und Ostfriesland hergestellt. Kurz ist ihre Entwicklungsgeschichte, denn um die Mitte des vorigen Jahrhunderts wurden sie mehr und mehr von Galioten, Schonern, Schonerbriggen und Briggen verdrängt. Einige Zahlen mögen diesen Rückgang veranschaulichen:

Oldenburg	1846	1866
Kuffen	80	31
Schonerkuffen	1	
Hannover	**1860**	**1866**
Kuffen	256	193
Schonerkuffen	14	17

Beheimatet waren die Kuffen in Hannover und Oldenburg, weniger in Schleswig-Holstein, Bremen und Hamburg, und selten an der Ostseeküste. Verwendung fanden die kleineren Kuffen in der Binnen- und Wattenfahrt, während die größeren in der Nord- und Ostseefahrt, ja manchmal sogar in der transatlantischen Fahrt, beschäftigt waren[84].

Die Kufftjalk ist die Zwischenform zwischen Kuff und Tjalk. Hannover besaß im Jahre 1866 17 mit Seepässen versehene Kufftjalken und dazu im Jahre 1869 7 Kufftjalken, die als Wattenfahrer dienten. Ihr Gesamtbestand in Deutschland betrug im Jahre 1928 nur noch 3.

Gleichfalls holländischen Ursprungs sind die Galioten, alten und neuen Typs. Die neuen Galioten sind nicht aus den alten Galioten entwickelt worden, sondern entstanden — in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts — durch Verschmelzung der Form der Kuff mit der der nordamerikanischen Schoner. Die Aufwärtsentwicklung und den Rückgang der Galioten veranschaulichen folgende Zahlen:

---

[83] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 27—29.
[84] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 30.

Oldenburg	1846	1866
Schonergalioten	16	56
Galioten	31	16

Hannover	1860	1866
Schonergalioten	56	98
Galioten	72	79

Deutsche Handelsflotte	1873	1900
Schonergalioten	121	27
Galioten	129	39

Im Gegensatz zu den alten Galioten war das Verbreitungs- und Baugebiet des neuen Galiots ausschließlich die Nordseeküste, besonders das Weser-Ems-Gebiet und die Eider. Die Fahrtbereiche der Galioten waren die Nord- und Ostsee, manche von ihnen — die größeren — streckten ihre Fahrten nach der Nordwestküste Europas, nach dem Mittelmeer und Amerika und — in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts — auch nach Grönland aus[85].

Die Entwicklung der Eidergalioten und Eiderschniggen ergibt das folgende Bild:

	1864	1892	1900	1914	1928
Eidergalioten			16		2
Eiderschniggen	119	51		33	3

Gebaut wurden die Eidergalioten hauptsächlich in Nübbel und Rendsburg, die Eiderschniggen dagegen fast nur in Nübbel; beide Schiffstypen fanden in der kleinen Küstenfahrt ihre Verwendung[86].

Das Wesentlichste über die Bojen, ostfriesischen Jachten, Lühejollen und Rundgatt-Ewer ist das Folgende: Die Bojen fanden schon im 18. Jahrhundert als Transportschiffe von Brennholz und Torf vom Amt Rendsburg nach Eiderstedt Verwendung. Auf der Eider und ihren Nebenflüssen beförderten sie landwirtschaftliche Erzeugnisse. Mitunter dienten diese Fahrzeuge auch als Wattenfahrer oder wurden für Fahrten nach der Elbe benutzt[87].

Die Jachten sind holländischen Ursprungs. Vereinzelt wurden sie in Ostfriesland gebaut und dort an Stelle der Mutten verwendet[88]. — Die Lühejollen — so genannt, weil sie vorwiegend an der Lühe gebaut wurden — umfaßten zwei Typen: die Kirschjollen und die Seejollen. Mit den Erstgenannten übernahmen die Altländer Bauern selbst den Transport ihrer Produkte. Die Seejollen dagegen dehnten ihre Fahrten nach Holland, England und der Ostsee aus[89]. — Schließlich ist über den Rundgatt-Ewer zu sagen, daß dieser Schiffstyp seit den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf einigen Werften an der Niederelbe gebaut wurde. Die kleinsten Rundgatt-Ewer entstammten der Werft J. & H. Gehlsen in Glückstadt, die größeren dagegen den Werften J. Peters in Wewelsfleth und D. Ropers in Stade[90].

---

[85] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 33—35.
[86] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 35—36.
[87] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 37.
[88] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 38.
[89] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 38—39.
[90] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 39.

Einige lückenhafte Statistiken geben Aufschluß über den Bestand der erwähnten Schiffstypen[91].

Schiffstyp und Ort	Jahr	Anz.
Bojen	1873	12
Ostfriesische Jachten in Aurich	1869	7
Jollen		
im Alten Lande	1846	25
in Hannover	1866	18
in Hannover als Küsten- und Wattenfahrer	1869	46
Rundgatt-Ewer	—	—

Die flachbodigen Fahrzeuge mit runder Kimm umfassen zwei Typen, die Tjalken und die Mutten. Die Tjalken entstammen ursprünglich Holland und Friesland und waren hauptsächlich in dem Gebiet zwischen der Ems und dem Jadebusen verbreitet. Verwendung fanden die kleineren Tjalken in der nordwestdeutschen Binnen- und Wattenfahrt; die größeren dagegen wurden für Fahrten in der Ostsee benutzt[92]. — Als die eigentlichen Segler des Emsgebietes werden die Mutten bezeichnet. Teils dienten sie als Torftransportschiffe von den ostfriesischen und oldenburgischen Fehnen aus, teils als Frachtfahrer bis zur Weser und der Elbe. Hauptbauplätze der Tjalken und Mutten waren Oldenburg und Ostfriesland; ihre Bestandsentwicklung kann nur mangelhaft dargestellt werden[93]:

Schiffstyp und Ort	Jahr	Anz.
Tjalken		
in Oldenburg	1846	31
in Hannover	1866	21
in Hannover als Wattenfahrer	1869	71
Deutschland	1900	83
Deutschland	1928	36
Mutten		
Deutschland	1873	73

Zu der Gruppe der flachbodigen Fahrzeuge mit rundem Kimm gehören die Ewer, Segelschuten, Störprähme, Weserkähne, Spitzmutten, Pünten und die kurischen Kähne. Die wichtigsten und zugleich die ältesten dieser Schiffstypen waren die Ewer, deren wichtigste Arten hier nur eine flüchtige Erwähnung finden können.

So unterschied man Ende des 18. Jahrhunderts drei Ewertypen: die Rah- oder Pfahl-Ewer, die Spriet-Ewer und die Giek-Ewer. Die Giek-Ewer sowie die in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts entwickelten Besan-Ewer verdrängten allmählich die Rah- und Spriet-Ewer. Anfang des 19. Jahrhunderts entstand außerdem der Kniep-Ewer und um 1880 entwickelte sich ein kleinerer Besan-Ewertyp, der zu Fischereizwecken benutzt wurde[94].

[91] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 37—39.
[92] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 40.
[93] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 40—42.
[94] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 45.

Die Verwendungsmöglichkeiten der Ewer war eine mannigfaltige. Die Vierländer Ewer brachten die Produkte dieses fruchtbaren Landes zum Verkauf nach Hamburg, die Milch-Ewer lieferten neben Feldfrüchten auch Milch nach Hamburg und nahmen außerdem Passagiere mit, und die Stroh-Ewer wurden von der Oberelbe aus zu Fahrten nach Hamburg, Altona und Harburg benutzt[95].

An der Niederelbe wurden die Lühe-Ewer an Stelle der Lühejollen für den Transport der Obstprodukte des Alten Landes verwendet, die Rhin-Ewer, auch Glückstädter oder Kohl-Ewer genannt, beförderten das Gemüse des Gebietes um Glückstadt, die Torf-Ewer — hauptsächlich an der Pinnau und Krückau beheimatet — übernahmen den Torftransport, die Stein-Ewer wurden für den Transport von Steinen hauptsächlich aus dem tonhaltigen Land Kehdingen benutzt und die Lägerdorfer Ewer befuhren den Breitenburger Schiffahrtskanal, beladen mit den Erzeugnissen der Lägerdorfer Zement- und Kreideindustrie[96]. Verwendung fanden die Ewer auch als Fährschiffe, Wattenfahrer und Fischereifahrzeuge[97].

Die Ewer waren also in großem Ausmaße Elbefahrer. Ihre Fahrtbereiche waren außerdem die Nord- und Ostsee. Die in der Nord- und Ostsee beschäftigten Ewer nannte man Galeass-Ewer und Ostsee-Ewer. Die Nordseefahrer erstreckten ihre Fahrten nach Norwegen, England und Holland, die Ostseefahrer drangen bis Rußland vor. Einige Blankeneser Ewer unternahmen sogar als Frachtfahrer Fahrten nach dem Mittelmeer. Auch betätigten sich die Ewer in kleinen Küstenfahrten längs der deutschen Küste nach Dänemark und Südschweden.

Beheimatet waren die Ewer hauptsächlich in den Elbmarschen und wurden ausschließlich auf den kleineren Werften an der Niederelbe gebaut[98]. Ihre wichtigsten Hersteller waren[99]:

Krämer in Elmshorn	seit 1827
Sietas in Grünendeich und Cranz	„ 1834
Jacobs in Moorrege	„ 1855
Ropers in Stade	„ 1860

Die Bestandsentwicklung der Ewer geht aus folgender Aufstellung hervor[100]:

Land	Jahr	Anz.
Holstein (ohne Elbefahrer) . . .	1847	183
Holstein	1848	495
Hannover (ohne Elbefahrer) . . .	1847	195
im ganzen Reich (nur Schiffe mit Unterscheidungssignal)	1870	235
	1888	545
	1908	560
	1928	130

[95] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kelinschiffahrt, S. 46—47.
[96] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 47—48.
[97] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 50.
[98] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 43.
[99] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 44.
[100] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 43.

Zusammenfassend sei über die übrigen flachbodigen Fahrzeuge mit kantiger Kimm folgendes erwähnt: Verwendung fanden die Segelschuten vor allem als Wattenfahrer, die Störprähme als Getreide- und Holztransportschiffe nach Hamburg, die Weserkähne als Frachtfahrer auf der Weser und Elbe, die größeren Spitzmutten als Küstenfahrzeuge, die Pünten als Frachtfahrer auf der Ems und die kurischen Reisekähne als Frachtfahrer auf dem Memelstrom, Gilge, Deime, Pregel, Nogat, der unteren Weichsel und auf dem Frischen und Kurischen Haff.

Verbreitet waren die Segelschuten im Alten Lande und Kehdingen, die Störprähme in Holstein und an der Niederelbe, die Weserkähne an der Niederweser, die Spitzmutten und Pünten an der Ems und die kurischen Reisekähne schließlich von Elbing bis Memel. Über den Bestand dieser Fahrzeuge geben einige lückenhafte Zahlen Aufschluß[101]:

Schiffstyp und Ort	Jahr	Anz.
Störprähme		
Itzehoe	1855	24
	1864	3
	1871	18
Weserkähne		
im ganzen Reich	1873	205
	1888	57
	1908	24
	1928	12
Segelschuten	—	—
Spitzmutten	—	—
Pünten	—	—
Kurische Reisekähne	—	—

Die letzten Schiffstypen der hölzernen Kleinsegler sind die klinkergebauten Fahrzeuge. Klinker ist ein Schiff gebaut, wenn die Schiffsseiten so hergestellt sind, daß jede Planke mit ihrer Unterkante auf der Oberplanke der nächsten etwas übergreifend aufliegt. Diese Bauweise ist typisch für die Ostseesegler, von denen die Lommen die bekanntesten Klinkerfahrzeuge sind.

Verbreitet waren die Lommen in Tolkemit, Frauenburg, Sukase, Bodenwinkel und vereinzelt auch in der Elbinger Niederung. Gebaut wurden sie ausschließlich in Tolkemit am Frischen Haff. — Das Hauptfahrgebiet der Lommen war das Frische Haff — vereinzelt dehnten sie auch ihre Fahrten nach Gotland, Bornholm und Rügen aus. Bekannt sind die Lommen durch ihre mühsame Steinfischerei in der Ostsee geworden. Im Jahre 1910 wurde die Zahl der Lommen auf 230 geschätzt; nach einer anderen Quelle betrug ihre Zahl allein in Tolkemit im Jahre 1918 130[102].

Andere Klinkerfahrzeuge, die in Pommern gebaut wurden, waren die Heuer, Polten, Zeeskähne, Tuckerkähne und Quatzen, die zu Fischereizwecken benutzt wurden, sowie die Schlupen, die als Frachtfahrer dienten. Letztgenannter Schiffstyp wurde auch teils kraweel, teils klinker und kraweel gebaut, indem das Unterwasserschiff Klinker, das Oberwasserschiff kraweel gebaut wurde.

[101] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 51—56.
[102] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 56—57.

Kraweel ist ein Schiff gebaut, wenn die Außenplanken stumpf mit den Schmalkanten aufeinanderstoßen, so daß die Schiffsseiten völlig glatt sind. — Häufig in der Haff- und der Boddenfahrt beschäftigt wurden die Klinker-Jachten, auch Warpsches Boot genannt.

Der Bestand an Klinkerfahrzeugen in Pommern betrug im Jahre 1914[103]:

Schiffstyp	Anzahl
Schoner	4
Galeassen	19
Schlupen	14
Jachten	41

Abschließend soll die Entwicklung der eisernen Kleinsegler kurz behandelt werden. Die wichtigsten Fahrzeuge dieser Kategorie sind die Schoner, Galeassen, Ewer, Logger, Tjalken und Aaken.

Die Schoner wurden in größerem Umfange erst nach 1900 — vorher nur vereinzelt — in Deutschland gebaut. Die Groninger Werften dagegen fingen schon 1891 an, eiserne Schoner zu bauen. Die Bestandsentwicklung der eisernen Schoner in Deutschland ist die folgende[104]:

Jahr	Anz.
1888	10
1908	47
1928	114

Die Galeassen entstammen vorwiegend den Groninger Werften und sind von Ostfriesland bis Pommern beheimatet. Die eisernen Ewer dagegen wurden schon nach den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts zuerst an der Niederelbe gebaut und kamen erst einige Jahre später nach Holland. Diese Schiffe dienen nicht nur als Transportschiffe von Massengütern auf der Niederelbe, sondern werden auch als Frachtfahrer längs der deutschen Küste bis nach Dänemark und Schweden benutzt. Ihre Entwicklung geht aus folgender Aufstellung hervor[105]:

Jahr	Anz.
1888	4
1898	32
1908	212
1928	421

Die ersten eisernen Logger wurden zuerst in Holland im Jahre 1880 von J. & K. Smit in Kinderdijk und nachher in Deutschland im Jahre 1895 vom Bremer Vulcan in Vegesack gebaut. Die meisten deutschen Heringslogger sind in Deutschland selbst hergestellt worden. Ihre Zunahme veranschaulicht das folgende Schema[106]:

Jahr	Anz.
1900	26
1912	93
1928	114

[103] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 58—59.
[104] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 63.
[105] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 66—68.
[106] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 63—64.

Die eisernen Tjalken und Aaken der deutschen Kleinseglerflotte stammen ausschließlich aus Holland, welches Land nach 1880 anfing, Tjalken zu bauen. Verbreitet sind die deutschen Tjalken von Ostfriesland bis Pommern; ihre Bestandsentwicklung ist die folgende:

Jahr	Anz.
1892	8
1900	28
1914	166
1928	189

Zahlen über die Bestandsentwicklung der Aaken standen dem Verfasser leider nicht zur Verfügung. Diese Fahrzeuge sind eigentlich für die Binnenfahrt statt für die Küstenfahrt konstruiert und finden auch vielfach in Nordwestdeutschland Verwendung als Binnenfahrer[107].

Unsere Betrachtungen über die Entwicklung der reinen Kleinsegelschiffahrt Deutschlands sind damit beendet. Im Laufe der Jahrhunderte sind viele Schiffstypen entwickelt worden, viele Schiffstypen verschwunden. Die in diesem Abschnitt angeführten Statistiken über die Bestandsentwicklung der deutschen Kleinsegler haben auch die Motorsegler mit einbegriffen. Die Zahl der reinen Kleinsegler in Deutschland ist heute verschwindend gering; dies lassen die folgenden Zahlen, entnommen dem Germanischen Lloyd von 1936, erkennen:

Hölzerne Kleinsegler

Schiffstyp	Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
Lommen	6	335	261
davon			
3 m	1	57	42
2 m	5	278	219
Ewerkähne	2	110	93
davon			
2 m	1	57	48
1 m	1	53	45
Schoner, 3 m	1	273	227
Fischlogger	1	97	79
2 m	1	57	43
Zusammen	11	872	703

Eiserne Kleinsegler

Schiffstyp	Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
Ewer	8	426	319
Tjalken	3	218	156
Fischlogger	2	217	176
Lotsenschoner	1	154	78
Aaken, 2 m	1	85	46
Takelung unb.	1	83	59
Zusammen	16	1 183	834

[107] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 64—66.

Eiserne Großsegler

Schiffstyp	Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
Barkschiffe, 4m .	2	6 249	5512
Vollschiffe . . .	2	2 517	1490
Takelung unb. . .	1	2 270	1991
Zusammen	5	11 036	8993

Eiserne Klein- und Großsegler zusammen

Schiffstyp	Anz.	Br.-R.-T.	N.-R.-T.
Kleinsegler	16	1 183	834
Großsegler	5	11 036	8993
Zusammen	21	12 219	9827

Nicht in allen Ländern kann man die Entwicklung der Kleinsegelschiffahrt so gut verfolgen wie in Deutschland. Vergeblich hat der Verfasser versucht, zuverlässiges Material über die Entwicklung der schwedischen und dänischen Kleinsegelschiffahrt zu erhalten. Nur die finnische Geschichtsforschung hat zum Teil auch die Kleinsegelschiffahrt berücksichtigt. Wenn daher die folgenden Ausführungen über die Entwicklung der finnischen Kleinsegelschiffahrt nicht erschöpfend sein können, liegt doch die Behandlung dieses Themas dem Verfasser als Finnländer besonders nahe.

b) Die Entwicklung der städtischen Kleinsegelschiffahrt Finnlands bis zum Niedergang.

Die finnische Seeschiffahrt ist alt; schon zur Zeit der Schwedenherrschaft besaßen die finnischen Städte eine verhältnismäßig ansehnliche Handelsflotte. Die natürlichen Voraussetzungen hierfür waren auch günstig; die weiten Küstenstrecken Finnlands, der Reichtum dieses Landes an Wald und die Liebe der finnischen Küstenbevölkerung zum Meer[108]. Schwedens Kampf gegen die Hegemonie Lübecks über die Ostseeschiffahrt im 16. Jahrhundert trug ferner zur Vergrößerung der Handelsflotte und des Schiffsbaues bei. Früh unternahmen die finnischen Segelschiffe größere Fahrten; im Jahre 1550 erschien eine Segelschiffahrts- und Handelsverordnung, welche die finnischen Bürger aufforderte, ihre Schiffe auch außerostseeische Häfen anlaufen zu lassen.

Zur Zeit des Merkantilismus war die Schiffahrt hauptsächlich gewissen, bevorrechtigten Städten, den sog. „Stapelstädten" vorbehalten. Die finnische Schiffahrt erfuhr aber erst dann eine rasche Entwicklung, nachdem den Städten im allgemeinen Mitte des 18. Jahrhunderts ein erweitertes Segelschiffahrtsrecht bewilligt wurde. Besonders in den Küstenstädten Österbottens entwickelte sich die Schiffahrt ansehnlich; hierzu trug die Geschicklichkeit der Bewohner dieser Landschaft im Schiffbau in erheblichem Maße bei.

Die napoleonischen Kriege hemmten für kurze Zeit die Entwicklung, die aber nach den Friedensschlüssen rasche Fortschritte zeitigte. Seit dieser Zeit werden auch die Angaben über den finnischen Schiffahrtsbestand zahlreicher. Im Jahre 1815 besaßen die finnischen Städte insgesamt 262 Fahrzeuge mit 21 000

[108] Finlands tredje sjöfartskongress i Helsingfors år 1936, Vortrag von phil. mag. Harry Allenius, betitelt: „Den inhemska handelsflottans utveckling och dess andel i vår sjöfart", Helsingfors 1936, S. 31.

Commerzlasten, im Jahre 1853 dagegen 466 Fahrzeuge mit 53 000 Commerzlasten. Zählt man die Schiffe der Bauernschiffahrt mit, war die Handelsflotte viel größer. Bis zum Jahre 1873 unterschied man nämlich die Schiffe der Städte und der Landbevölkerung, weil die Schiffahrt der Letztgenannten stark beschnitten war. Nach Angaben des ersten finnischen Schiffskalenders vom Jahre 1838 waren die finnischen Schiffe „neue und gute Fahrzeuge, gut durch das vorzügliche Baumaterial erhalten". Außer dem Export waren der Schiffbau und die Frachtfahrt eine bedeutende Einnahmequelle für das Land, dessen Handel und Schiffahrt in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine Glanzperiode erlebten.

Der Krimkrieg stockte die Entwicklung für einige Zeit und reduzierte die Tonnage, denn beim Kriegsausbruch wurde teils eine Anzahl Schiffe ans Ausland verkauft, teils aber auch viele vom Feinde aufgebracht und zerstört. Von der alten Handelsflotte blieb beim Friedensschluß weniger als die Hälfte übrig. Die nach dem Kriege einsetzenden Frachtkonjunkturen ermöglichten aber bald einen Ersatz für die erlittenen Verluste. Schon im Jahre 1860 wurde die Tonnage vom Kriegsausbruch überschritten. Plätze, an denen früher keine Segelschiffahrt betrieben wurde, nahmen jetzt an der Entwicklung der Schiffahrt teil[109].

Die 60er und 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts bezeichnen einen Wendepunkt im Wirtschaftsleben Finnlands. Die Industrialisierung begann. Die Sägeindustrie, bis dahin durch restriktive Vorschriften stark beengt, wurde Großindustrie, als diese Vorschriften im Jahre 1861 beseitigt wurden[110]. Es verdient erwähnt zu werden, daß die Restriktionen für die Sägeindustrie eine übernommene Erbschaft aus der Schwedenzeit waren und geschaffen wurden, um die schwedische Eisenindustrie zu schützen und sie mit billigem Brennmaterial zu versehen[111]. Parallel mit der Entwicklung der Sägeindustrie ging die der Zellulose- und Papierindustrie. Das Geld- und Kreditwesen wurde modernisiert, Eisenbahnlinien entstanden. Der Außenhandel entwickelte sich kräftig, der Warenaustausch mit dem Auslande wurde mehr als verdoppelt. Der Saima-Kanal wurde im Jahre 1856 für den Verkehr geöffnet, ein Ereignis von größter Bedeutung für den Holzwarenexport. Zwar existierten schon früher Sägewerke an den inneren Wasserstraßen, aber erst durch den Bau des Kanals war es möglich, das Wassergebiet Saimas mit seinen Waldreichtümern voll auszunutzen. Diese Tatsachen hervorzuheben ist wichtig, denn sie bedeuteten eine völlige Umlegung des Handels und Verkehrs und verursachten dadurch der Schiffahrt der Städte Österbottens großen Abbruch. Ihr Hinterland, das sich seit den Zeiten des großen (1710—21) und kleinen Unfriedens (1741—43) bis zum Karelen erstreckt hatte, wurde jetzt stark begrenzt, indem der Handel sich von dieser Landschaft und von Savolax loslöste und sich den südfinnischen Häfen zuwandte. Das Schwergewicht der Schiffahrt wurde also jetzt auf Südfinnland verlegt.

Mit der zunehmenden Industrialisierung konnte jedoch die Schiffahrt nicht gleichen Schritt halten. Zwar nahmen sowohl die Schiffszahl als auch die Commerzlasten zu — besonders in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts — aber Ende der 70er Jahre trat ein Stillstand ein, welcher im letzten Jahre dieses

---

[109] Finlands tredje sjöfartskongress i Helsingfors år 1936, S. 32.
[110] Finlands tredje sjöfartskongress i Helsingfors år 1936, S. 33.
[111] Nach Information des Vortragenden phil. mag. Harry Allenius.

Dezenniums ein Niedergang wurde, der bis zum Anfang der 90er Jahre dauerte. Die Ursachen hierzu waren wirtschaftlicher Art. Hinzu kam der endgültige Durchbruch der Dampfer auf dem Weltmarkt in den 70er Jahren, ein Ereignis, das nicht ohne Folgen für die finnische Schiffahrt blieb[112]. Mit der Gründung der Wasa-Nordsjö Ångfartygsaktiebolaget im Jahre 1873 wurde die erste Dampferlinie nach England errichtet. Von entscheidender Bedeutung für die finnische Schiffahrt war die im Jahre 1883 stattfindende Gründung der Finska Ångfartygs Aktiebolaget — heute die größte Dampferreederei Finnlands überhaupt[113]. Die Entwicklung der Zusammensetzung der finnischen Tonnage nach dem Kriege geht aus folgender Zusammenstellung hervor (in %)[114]:

	1920	1936
Dampfer	52,2	83,9
Motorfahrzeuge	8,1	2,6
Motorsegler		2,9
Segelfahrzeuge	39,7	10,6
	100	100

Die wichtigsten schiffahrttreibenden Städte Österbottens waren Nystad und Raumo. Aus technischen Gründen ist es leider dem Verfasser unmöglich gewesen, die Schiffahrtsgeschichte dieser Städte zu behandeln. Die folgende Darstellung muß sich daher begnügen, die Entwicklungsgeschichte der Segelschiffahrt zweier Städte zu behandeln, die gleichfalls zu den bedeutendsten Seestädten Österbottens zählten, nämlich Jakobstads und Brahestads.

Verfolgt man die Entwicklungsgeschichte der Segelschiffahrt Jakobstads von ihren Anfängen bis zu ihrem Aufschwung und Niedergang, kann man in dieser Entwicklung drei Phasen unterscheiden, nämlich: 1. die Kampfperiode der Seeschiffahrt, die in die Zeit von 1653 bis 1721 fiel, 2. die Zeit des Aufbaues, die von 1721 bis 1808 währte, und 3. die Aufschwungs- und Niedergangsperiode, die von 1808 bis 1900 dauerte.

Die Entwicklung der Kleinsegelschiffahrt Jakobstads.

Die Kampfzeit, 1653—1721.

Warum nennt man die erstgenannte Epoche die Kampfzeit der Schiffahrt Jakobstads? Weil die Schiffahrt während dieser Zeit zu kämpfen hatte, vor allem gegen Verordnungen und Reglemente aller Art und gegen die Bauernschiffahrt. Der Handel und die damit verbundene Schiffahrt waren nämlich zu dieser Zeit durch Restriktionen jeglicher Art in ihrer Entwicklung stark gehemmt. Weil Jakobstad damals noch keine Stapelgerechtigkeit erhalten hatte, mußten die Bürger der Stadt sich darauf beschränken, ihre Schiffe nur einige einheimische Stapelstädte, welche ihren Handel dann mit dem Ausland vermittelten, anlaufen zu lassen. Stockholm und Åbo waren zu dieser Zeit die Exportvermittler für die Produkte Jakobstads, die aus Erzeugnissen der Land- und Waldwirtschaft bestanden. Unter diesen Umständen war natürlich der Handel und die Schiffahrt Jakobstads stark unterbunden.

Schlimmer jedoch als hemmende Verordnungen, die vielfach übertreten wurden, war der Kampf der Bürger mit der Bauernschiffahrt. Zwar war die Bauernschiffahrt durch verschiedene Verordnungen verboten bzw. beschränkt,

[112] Finlands tredje sjöfartskongress i Helsingfors år 1936, S. 33.
[113] Finlands tredje sjöfartskongress i Helsingfors år 1936, S. 34.
[114] Finlands tredje sjöfartskongress i Helsingfors år 1936, S. 37.

aber diese Reglemente wurden von den Bauern überhaupt nicht befolgt. In der Handelsverordnung von 1617 wurde den Bauern die Ausübung der Schiffahrt ganz untersagt und nur den Stadtbürgern gestattet. Einige Jahre später — im Jahre 1621 — erhielten zwar die an der Küste wohnenden Bauern das Recht, ihre eigenen Waren mit ihren Schiffen nach Stockholm zu transportieren, aber dieses Recht wurde ihnen durch die Verordnung vom 13. Dezember 1644 wieder weggenommen. Letztgenannte Verordnung verbot die Bauernschiffahrt überhaupt mit der Begründung, daß die Bauern finanziell nicht in der Lage waren, Schiffahrt zu betreiben.

Diese Reglemente wurden, wie gesagt, von den Bauern vollständig ignoriert. Geschickte Schiffbauer, die sie waren, bauten sie selbst ihre Fahrzeuge und fuhren mit diesen nach Stockholm[115]. Da die Bauern diese Fahrten später nach Estland, Livland, Ingermanland sowie nach Åbo ausstreckten, so mußte eine Resolution am 18. März 1689 erlassen werden, die die Bauernschiffahrt nach diesen Plätzen vollständig verbot. Nur Bauern, die an der Küste wohnten, erhielten nach dieser Verordnung die Berechtigung, mit eigenen Erzeugnisssen Handel auf Stockholm und Åbo zu treiben[116]. Später — in den Jahren 1696 und 1697 — erschienen weitere Resolutionen, aber diese wurden von den Bauern zu ihrem Vorteil ausgedeutet und erweiterten ihre Schiffahrt, statt sie einzuschränken. Denn diejenigen Bauern, die nur ein kleines Stück Land an der Küste besaßen, nutzten das Ausnahmerecht im vollen Maße aus, und andere wieder schlossen sich mit schiffahrtsberechtigten Bauern zusammen. Die Frage der Bauernschiffahrt wurde erst lange Jahre nachher gelöst[117].

Warum wandte sich die Bürgerschaft Jakobstads und anderer Städte gegen die Bauernschiffahrt? Die Gründe hierfür waren schwerwiegend genug. Das merkantilistische System hatte mit sich gebracht, daß die Bauern die Städte mit land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen zu versehen hatten. Indem die Bauern nun selbst Handel nicht nur mit eigenen, sondern auch mit aufgekauften Waren betrieben, geriet das ganze Handelssystem in Unordnung; die Städte wurden schlecht beliefert, wodurch ihr Handel und Export erheblich eingeschränkt wurde, aber auch der Binnenhandel wurde stark beschädigt. Ein anderer Grund war, daß die Bauern sich kaum mehr um ihre eigene Landwirtschaft kümmerten — ihr Land war oft unbebaut. Hinzu kam, daß die Bauernschiffahrt in Widerspruch zu den den Städten zugesicherten Privilegien stand sowie die Tatsache, daß die Städter in ihrer Eigenschaft als Handeltreibende weit größere Steuern zu entrichten hatten als die Bauern[118].

Zu den Schwierigkeiten, denen die städtische Schiffahrt ausgesetzt war, gesellte sich der Umstand, daß der Verkauf der wichtigsten Handelswaren — Salz und Tabak als Importwaren, Teer als Exportartikel — Monopolkompanien überlassen war[119]. Die Tabakkompanie, die im Jahre 1654 errichtet wurde, wurde jedoch schon im Jahre 1685 aufgelöst[120].

Es ist klar, daß Jakobstads Handel und Schiffahrt sich unter derartigen Umständen nicht recht entwickeln konnten. Auch fehlen Angaben über die Handelsflotte Jakobstads während des 17. Jahrhunderts völlig oder sind jeden-

---

115 Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil I. S. 238.
116 Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil I, S. 250.
117 Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 117.
118 Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 117, 120, 121.
119 Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil I, S. 285.
120 Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil I, S. 292.

falls sehr mangelhaft. Die wichtigsten Reeder zu dieser Zeit waren Johan Alm, die Witwe Anders Granroths, Bürgermeister Wendelius, Anders Larsson Holm, Jonas Mattson, Hans Jönsson, David Mattson, Jacob Thomasson, Erasmus Jonsson und Lars Andersson[121]. Die meisten Reeder Jakobstads ließen ihre Schiffe bei den Bauern in der Umgebung Jakobstads bauen. Diese zählten damals zu den besten Schiffsbauern Finnlands und versahen nicht nur sich selbst und die Bürger Jakobstads, sondern auch andere Städte mit Schiffen, sehr zum Ärgernis der Jakobstadreeder, die dadurch in ihren Handelsprivilegien verletzt wurden[122].

Zu der Geschicklichkeit dieser Bauern in der Schiffbaukunst trug auch der Umstand bei, daß die schwedische Regierung Anfang der 60er Jahre des 17. Jahrhunderts eine Schiffswerft im Hafen von Jakobstad anlegen ließ, wo die Schiffbauer die Gelegenheit hatten, die neuesten Baumethoden zu erlernen[123].

Die Zeit des Aufbaues, 1721—1808.

Die Zeit des Aufbaues kennzeichnet sich gleichfalls durch den Kampf der Bürger Jakobstads gegen die Bauernschiffahrt und gegen die Schiffahrtsreglemente aus. Wenn auch der Kampf gegen die Bauernschiffahrt zuungunsten der Städter ausfiel, so leitete doch die Erlangung der Stapelgerechtigkeit, die in diese Epoche fiel, für ihre Schiffahrt eine neue Zeit ein.

Nach dem russischen Kriege (1710—1721), der durch den Frieden in Nystad beendet wurde und für die Schiffahrt Jakobstads sehr verlustbringend gewesen war[124], machte die Bürgerschaft Jakobstads erneute Anstrengungen, um die Bauernschiffahrt zu hemmen. Bei dem im Jahre 1723 stattfindenden Reichstag beschwerten sich die Einwohner Jakobstads und anderer finnischer Küstenstädte über die Bauernschiffahrt. Auf der anderen Seite hatte aber gerade bei diesem Reichstag die schiffahrttreibende Bauernschaft Österbottens Unzufriedenheit über die ihr bewilligten Rechte gemeldet und wünschte jetzt völlige Segelfreiheit. Das Ergebnis wurde ein Kompromiß, indem eine Liste aufgestellt wurde, die die schiffahrtsberechtigten Bauern verzeichnete und bestimmt wurde, daß die Segelzeit dieser sich nur vom 1. August bis 30. Oktober erstrecken durfte[125].

Diese Lösung der Bauernschiffahrtsfrage war jedoch keineswegs eine ideale. Die Bestimmungen über die Bauernschiffahrt wurden mancherorts nach wie vor vollständig außer acht gelassen. Vergebens beschwerten sich die Einwohner Jakobstads bei den Stockholmer Reichstagen von 1726, 1731 und 1734 über die Bauernschiffahrt, vergebens suchten sie und andere Küstenstädter die Bauernschiffahrt durch reitende Polizei zu kontrollieren. Aber auch die Bauern blieben nicht untätig, sondern pochten auf erweiterte Rechte, und als schließlich die Küstenstädte Österbottens bei dem Reichstag im Jahre 1738 wieder versuchten, die Bauernschiffahrt zu hemmen, wurde eine neue Spezifikation aufgestellt, die jedoch im bauernfreundlichen Sinne gehalten war[126]. Aber damit wurde die Streitfrage nicht aus der Welt geschafft, der Kampf der Städter gegen die Bauern ging stetig weiter, und erst im Jahre 1873 wurde, wie erwähnt, die Bauernschiffahrt der städtischen Schiffahrt gleichgestellt.

[121] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil I, S. 262.
[122] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil I, S. 255 u. 256.
[123] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil I, S. 262.
[124] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 101.
[125] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 121 u. 122.
[126] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II. S. 123—127.

Gleichzeitig mit dem Kampf Jakobstads gegen die unbefugte Schiffahrt der Bauern versuchte diese Stadt, anfangs vergebens, später erfolgreich, erweiterte Schiffahrtsrechte zu erhalten. Vor allem erstrebte sie erweiterte Fahrtbereiche, die bis dahin auf Stockholm und Åbo beschränkt waren. Im Mai 1722 ersuchten die Bürger Jakobstads zusammen mit anderen Städten, daß sie ihre wichtigen Exportprodukte — Teer und Pech — auch nach anderen Stapelstädten ausführen durften, was jedoch nicht bewilligt wurde. Auch später bei den Reichstagen eingereichte Gesuche über erweiterte Schiffahrtsrechte blieben unberücksichtigt[127]. In den 50er Jahren des 18. Jahrhunderts flaut der Kampf gegen die Schiffahrtseinschränkungen ab, aber von Anfang der 60er Jahre des 18. Jahrhunderts an wird der Kampf bitter, aber erfolgreich zu Ende geführt. Der Reichstag von 1765 wurde entscheidend für die Schiffahrt der Städte Österbottens. Zuerst erhielten am 3. Dezember desselben Jahres die Städte Wasa, Uleåborg und Gamla Karleby Stapelgerechtigkeit, Jakobstad dagegen erweiterte Schiffahrtsrechte. Nach vielen fruchtlosen Bemühungen erhielten schließlich Jakobstad und Nykarleby durch Resolution vom 15. Juli 1793 die lang ersehnte Stapelgerechtigkeit[128]. Dieses Ereignis war der Anfang zu der beginnenden Größe Jakobstads als Schiffahrtsstadt.

Die Erhebung Jakobstads zur Stapelstadt veränderte von Grund auf ihr ganzes Seefahrts- und Wirtschaftsleben. Aber diese Entwicklung geht nur langsam vor sich; während des ganzen 18. Jahrhunderts ist die Schiffahrt verhältnismäßig unbedeutend, und es ist erst in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Schiffahrt, die Jakobstad für einige Dezennien zu einer der bedeutendsten Seestädte Finnlands macht[129].

Der Handel wurde allmählich ausgebaut. Die wichtigsten Importwaren waren jetzt nach wie vor Salz und Tabak, aber auch neue, bis dahin unbekannte Waren fanden den Weg nach Finnland. Teer und Pech waren die Hauptausfuhrwaren des Handels Jakobstads. Die Schiffe der Reeder Jakobstads erstreckten ihre Fahrten nach Holland, England, Frankreich und Spanien. Schon im September 1768 wurde das Mittelmeer zum ersten Male befahren[130]. Von 1780 an nahmen die Auslandsfahrten an Bedeutung zu. In diesem Jahre wurden 7 Schiffe von insgesamt 1710 Commerzlasten ins Ausland geschickt. Mit jedem Jahr wuchs die Zahl der in der Auslandsfahrt beschäftigten Schiffe. Im Jahre 1792 meldete der Magistrat Jakobstads, daß die Stadt damals 18 Schiffe besaß, während 17 im Bau waren und 4 in der Frachtfahrt von Gamla Karleby beschäftigt waren[131].

Auch die Schiffahrt nach den einheimischen Plätzen entwickelte sich allmählich günstig. Die Städte an der schwedischen Küste — vor allem Stockholm — wurden mit Teer, Pech, Latten, aber auch in großem Umfange mit Schiffen beliefert. Aber auch die Küstenfahrt erlebte Ende des 18. Jahrhunderts einen größeren Aufschwung, wovon der Magistrat Jakobstads im Jahre 1785 Meldung machte[132].

Neben der Schiffahrt erlebte der Schiffbau eine erfreuliche Entwicklung. Hatte man sich lange Zeit damit begnügt, kleinere klinker- und kraweelgebaute

---

[127] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 143.
[128] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 195, 201—203, 212.
[129] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 213.
[130] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 214 u. 219.
[131] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 218.
[132] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 228.

Fahrzeuge herzustellen, wurde man jetzt bedeutend vielseitiger und baute nunmehr verschiedene Typen wie Schniggen, Kraweelgaleassen, Galioten usw. Nach wie vor wurde die Herstellung der Schiffe den Bauern in der Umgebung von Jakobstad — den sog. Pedersörebauern — sowie den Kronobybauern überlassen[133]. Folgende statistische Angaben mögen die Entwicklung des Schiffsbaues veranschaulichen: Während der Periode 1744—1765 ließen die Einwohner Jakobstads mindestens 71 Schiffe bauen, davon waren 58 Kraweelschiffe, nach diesem Zeitabschnitt wurde der Schiffsbau noch lebhafter. In den 80er Jahren des 18. Jahrhunderts ließen die Bürger Jakobstads 10—15 Schiffe jährlich herstellen, und während der Periode 1782—1807 wurden insgesamt 171 Schiffe von zusammen 15 000 Commerzlasten in Jakobstad gebaut; davon waren 39 Fregattschiffe.

Der bedeutendste Reeder in Jakobstad Ende des 18. Jahrhunderts war Johan Snäckendahl, der ein bedeutendes Handelshaus besaß. Außer ihm waren zu dieser Zeit die wichtigsten Reeder Wijnsten, Malm, Fredrik Häggström und Adolf Lindskog[134].

Die Aufschwungs- und Niedergangsperiode (1808—1900).

Mit dem schwedisch-russischen Krieg von 1808—09, der mit der Übergabe Finnlands an Rußland endete, erlitt die verheißungsvoll begonnene Entwicklung der Schiffahrt Jakobstads zunächst einen erheblichen Abbruch. Die Handelskonjunkturen — und dadurch auch der Frachthandel — zeigten stetige Niedergangstendenzen, nicht zuletzt durch die zu dieser Zeit in Europa herrschende allgemeine Unsicherheit verursacht[135]. Der Raubbau in der Waldwirtschaft verringerte die Exportwaren, und die Mittelmeerfahrten der finnischen Schiffe, die bis dahin sehr lohnend gewesen waren, wurden jetzt unsicher[136]. Hinzu kam eine Mißernte im Jahre 1821, die die Not in Jakobstad vergrößerte[137]. Ein positives Ereignis ist jedoch aus dieser Zeit zu verzeichnen — daß die nach dem Ausland fahrenden Schiffe Jakobstads, die lange Zeit gezwungen gewesen waren, ihre Lizenzen in Wasa zu holen, durch Gesuch vom 10. 7. 1813 die Berechtigung erhielten, beim städtischen Magistrat die notwendigen Papiere ausstellen zu lassen[138].

Unter derartigen Verhältnissen waren naturgemäß die Schiffahrt und auch der Schiffsbau in ihrer Entwicklung stark gehemmt. Die Handelsflotte Jakobstads war auch zu dieser Zeit ganz unbedeutend; nach einer Meldung vom Jahre 1820 bestand sie damals aus zwei Schiffen von unbekannter Takelung mit 228 Commerzlasten, 11 Briggen mit $843^4/_{15}$ Commerzlasten und 4 Schonern mit $180^4/_5$ Commerzlasten[139]. Die Fahrten der Schiffe Jakobstads beschränkten sich hauptsächlich auf Reisen nach Schweden, Dänemark und England[140].

Allmählich erfolgte jedoch der Aufschwung für die Schiffahrt Jakobstads. Zwar waren die Konjunkturen für Handel und Frachtfahrt noch in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts recht ungünstig, und zwar wurde die Schiffahrt Jakobstads in ihrer Entwicklung durch diejenigen Maßnahmen gehemmt, die

[133] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 228.
[134] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil II, S. 230—34.
[135] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 124.
[136] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 125.
[137] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 126.
[138] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 118.
[139] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 128.
[140] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 129.

im In- und Auslande ergriffen wurden, um eine ausgebrochene Choleraepidemie zu verhindern. Auch Mißernten und Geldmangel trugen das ihrige bei, um die Erholung des Handels und der Schiffahrt zu verlangsamen[141]. Aber diese Mißstände waren nur vorübergehender Natur. Der für den Export so wichtige Austausch mit den Bauern, der durch die Schiffahrt der letzteren zeitweise stark gefährdet gewesen war, erfuhr eine befriedigende Entwicklung und wurde teils durch Märkte bewerkstelligt, teils aber auch dadurch, daß die Bauern ihre Waren nach Jakobstad einführten und sie auf dem dortigen Marktplatz verkauften[142]. Für ihre land- und forstwirtschaftlichen Produkte erhielten die Bauern Salz und Kolonialwaren[143]. Infolge des reichlichen Angebotes von Exportwaren — besonders Holzprodukte wie Pottasche, Teer, Pech, Latten und Brennholz — wurden die Konjunkturen für den Außenhandel und damit auch für die Frachtfahrt bedeutend besser. Der erste Anstieg wurde im Jahre 1839 verzeichnet[144]. Während der Jahre 1845—47 waren die Konjunkturen, besonders für die Frachtfahrt, ausgezeichnet, verschlechterten sich danach einige Zeit auf Grund politischer Unruhen im Auslande, um wieder in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts bis zum Krimkriege eine stetige Aufwärtskurve zu zeigen[145]. Aber nicht nur die Ausfuhr, sondern auch die Einfuhr entwickelte sich kräftig. Importiert wurde hauptsächlich Eisen und Stahl, Hanf, Tabak, Farbenmaterial und Kolonialwaren, besonders Kaffee und Zucker[146]. Ex- und Import wurden vorwiegend durch einheimische Schiffe bewerkstelligt, wenn auch fremde Schiffe ab und zu den Transport der Handelswaren übernahmen. Die folgenden Ziffern mögen ein Bild von der Schiffahrtsentwicklung Jakobstads von dem Jahre 1839 bis zur Zeit des Krimkrieges in den 50er Jahren geben[147]:

Jahr	Angekommene Anzahl	Ausgehende Anzahl
1839	22	26
1840	33	28
1841	33	27
1842	42	30
1843	29	24
1844	23	29
1845	32	34
1846	24	27
1847	28	29
1848	41	38
1849	27	31
1850	27	28
1851	30	33
1852	34	36
1853	34	33

Die obigen Statistiken enthalten leider nur die Löschzahlen für die Jahre 1840, 1849, 1852 und 1853. Diese waren:

[141] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 137.
[142] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 119.
[143] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 120.
[144] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 137.
[145] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 138.
[146] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 139.
[147] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 141.

Jahr	Angekommene Commerzlasten	Ausgehende Commerzlasten
1840	2661	3388
1849	2282	2828
1852	3235	3523
1853	3077	2943

Es war die Frachtfahrt, nicht der Außenhandel, die den Antrieb zu der schwungvollen Entwicklung der Schiffahrt Jakobstads gab[148]. Die folgende Aufstellung gibt einen Überblick über die Entwicklung der Handelsflotte Jakobstads von den 20er Jahren des vorigen Jahrhundert bis zur Zeit des Krimkrieges:

Jahr	Anzahl	Commerzlasten[149]
1820	17	1243 1/15
1824	19	
1825	16	962
1826	18	1362
1827	23	1540
1831	15	1542
1833	18	2236
1834	20	2770
1835	21	3077
1836	23	3254
1837	20	3116
1838	21	3397
1839	20	3037
1840	23	3675
1841	25	4172 1/2
1842	26	4385
1843	21	3492
1844	20	3903 1/4
1845	20	3886
1846	20	3727 3/4
1847	21	3810 1/2
1848	19	3107 1/12
1849	18	2816
1850	19	3089 1/2
1851	22	3553 1/2
1852	21	3583 1/2
1853	21	3534 1/2
1854	20	3051 3/10

Die größten Reeder zu dieser Zeit waren Peter Malm jr., Carl S. Lindskog und Ph. M. Strengberg. Von diesen waren Peter Malm jr. der bedeutendste. Im Rahmen dieser Arbeit kann leider nicht näher auf die Verdienste dieses Mannes um den Handel und die Schiffahrt Jakobstads eingegangen werden; erwähnt mag nur werden, daß sein Einsatz in der Schiffahrt Jakobstads einzig-

[148] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 142.
[149] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 146.

artig war. Wie die meisten seiner zeitgenössischen Kollegen war Peter Malm Kaufmannsreeder und besaß — außer einem bedeutenden Handelshaus mit weitverzweigten Beziehungen zum Ausland — eine Handelsflotte, deren Commerzlasten zwei Drittel des gesamten Schiffsparks Jakobstads ausmachten[150]. Er starb in Stockholm den 7. August 1868 im Alter von 68 Jahren, aber sein Betrieb wurde erst mit dem Tode seines Sohnes Otto am 25. November 1898 aufgelöst[151].

Der Krimkrieg hemmte für einige Zeit schwer die kommerzielle Entwicklung Jakobstads. Die forstwirtschaftlichen Produkte wurden niedrig im Auslande notiert, Geldmangel und eine allgemeine Krise herrschte. Hinzu kam, daß der Raubbau in der Waldwirtschaft die Erholung verlangsamte. So ist es denn auch zu verstehen, daß das Schiffahrtsleben Jakobstads erst Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre eine neue Blütezeit erlebte, bis schließlich die Dampfer sich auch in Jakobstad allmählich durchsetzten. Diese Entwicklung spiegelt sich in der folgenden Tabelle über den Bestand der Segelschiffe Jakobstads während der Jahre 1855—1900 wider[152]:

Jahr	Anzahl	Commerzlasten
1855	9	1087 4/5
1856	12	1353 4/5
1857	13	1391 2/15
1858	14	1747 163/210
1859	15	1823 163/210
1860	16	2277
1861	18	2573 1/3
1862	17	2209 1/3
1863	19	2541
1864	17	2759
1865	18	3517
1866	18	4159
1867	36	4554 1/2
1868	37	4888 1/2
1869	37	4845 1/2
1870	40	5762
1871	39	5517
1872	34	4349
1873	35	4397 3/5
1874	36	4971 3/5
1875	35	4952 3/5
1876	37	5062
1877	37	9315
1878	35	7186 42/54
1879	34	8510,26
1880	34	8438,4
1881	31	6861,76
1882	32	6861,76

[150] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 153.
[151] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 312 u. 337.
[152] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 318.

Jahr	Anzahl	Commerzlasten
1883	32	6861,76
1884	32	6861,76
1885	32	6861,76
1886	32	6861,76
1887	31	6292,78
1888	30	5615,79
1889	30	5615,79
1890	29	5071,06
1891	29	5071,06
1892	26	4687,36
1893	19	3971,98
1894	6	3204,73
1895	6	3204,73
1896	6	3877,4
1897	6	2603,39
1898	6	2105,14
1899	4	52
1900	4	52

Es wurde erwähnt, daß die Dampfer nur allmählich die Segelschiffe Jakobstads zu verdrängen vermochten. Allgemein glaubte man auch eine recht lange Zeit in Jakobstad, daß wenigstens die größeren Schiffe — die Fregatt- und Barkschiffe — sehr wohl an der Seite der Dampfer bestehen könnten. Diese Annahme erwies sich auch einige Zeit als richtig, sofern es sich um größere Schiffe handelte, die in langer Fahrt beschäftigt waren. Auch baute man noch in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts Schiffe, die über 1000 Reg.-T. groß waren. Mit der Zeit aber wurde die Reedereitätigkeit mit Segelschiffen immer unvorteilhafter und der Bau von Segelschiffen wurde aufgegeben. Zu der Verringerung der Segelschiffsflotte Jakobstads trugen auch Havarien bei[153].

Die bedeutendsten Reeder nach dem Krimkriege waren — außer Peter Malm — Ph. N. Strengberg — der Gründer einer der größten Tabakfabriken Finnlands — und J. C. Thoden. Zu jener Zeit besaßen diese Reeder zusammen die weitaus meisten Schiffe Jakobstads[154].

Die Entwicklung der Schiffahrt Jakobstads ähnelt in ihrer Struktur in solchem Maße der Schiffahrtsgeschichte Brahestads, daß wir auch für diese Stadt dieselben Entwicklungsepochen herausarbeiten können wie für Jakobstad, nämlich: 1. die Kampfperiode der Seeschiffahrt von 1649—1721, 2. die Aufbauzeit von 1721—1808 und 3. die Aufschwungs- und Niedergangsperiode, die um 1900 abgeschlossen wurde.

Die Entwicklung der Kleinsegelschiffahrt Brahestads.

Die Kampfzeit 1649—1721.

Genau denselben Schwierigkeiten wie die Schiffahrt Jakobstads war zu dieser Zeit diejenige Brahestads ausgesetzt. Reglemente und Erlasse jeder Art — besonders die Verordnungen von 1614 und 1617 — hemmten im 17. Jahr-

[153] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 326.
[154] Alma Söderhjelm, Jakobstads Historia, Teil III, S. 317.

hundert schwer den Handel und die Schiffahrt Brahestads — unerlaubte Bauernschiffahrt tat das übrige. Handel durfte nur mit den einheimischen Städten und den Stapelstädten Stockholm und Åbo, nicht aber mit dem Auslande, betrieben werden[155]. Auch die Teer-, Salz- und Tabakmonopole förderten nicht gerade die Entwicklung des Handels und der Schiffahrt Brahestads. Der Kampf der Bürgerschaft Brahestads für ihre merkantile Freiheit war in dieser Periode bitter, aber ergebnislos[156].

Die Zeit des Aufbaues von 1721—1808.

Nach dem großen Unfrieden (1710—1721) setzte sich daher der Kampf Brahestads sowie anderer Städte Österbottens um Erlangung größerer Handels- und Schiffahrtsfreiheit fort. Von den Stockholmer Reichstagen von 1743 und 1746 bis 1747 wurde die Sache der Städte Österbottens eingehend geprüft, aber auch diese Reichstage brachten keine Veränderung in der Lage. Erst in den 60er Jahren des 18. Jahrhunderts kommt der ersehnte Erfolg. Der Reichstag 1765/66 brachte die Entscheidung, und durch königlichen Brief vom 3. Dezember 1765 erhielten — wie erwähnt — die Städte Wasa, Uleåborg und Gamla Karleby Stapelgerechtigkeit, Brahestad dagegen größere Schiffahrtsfreiheit[157]. Beispielsweise wurden die Schiffe Brahestads jetzt berechtigt, sowohl in- als ausländische Häfen anzulaufen[158]. Trotzdem war die Schiffahrt Brahestads in vieler Hinsicht Hemmungen unterworfen, der Kampf für eine vollständige Schiffahrtsfreiheit wurde fortgesetzt, und nach vielen Anstrengungen schließlich erhielt Brahestad durch königliche Resolution vom 7. April 1791 die lange ersehnte Stapelgerechtigkeit[159].

Die neuerworbenen Rechte gaben natürlich der Schiffahrt Brahestads neue Antriebe. Dennoch ist es schwer, vollkommen exakte Angaben über die Größe der Handelsflotte Brahestads zu dieser Zeit zu erhalten. Der Verfasser hat sich deswegen begnügt, diejenigen Schiffe Brahestads, die in der Auslandsfahrt beschäftigt waren, zu ermitteln, und zwar ist die Zahl dieser Schiffe während der Periode 1792—1808 folgende (mit Commerzlasten):

Jahr	Ausgehende		Angekommene	
	Anz.	C. L.	Anz.	C. L.
1792 . . .	2	133	4	388
1793 . . .	4	390½	3	255
1794 . . .	4	384	3	254
1795 . . .	1	20	2	198
1796 . . .	4	84½	3	164
1797 . . .	4	376	2	136½
1798 . . .	4	353	3	266½
1799 . . .	4	316	1	14½
1800 . . .	7	495	5	376
1801 . . .	5	304	2	145½
1802 . . .	2	228	3	340

[155] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 21.
[156] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 25—26.
[157] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 108.
[158] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 109.
[159] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 119.

Jahr	Ausgehende		Angekommene	
	Anz.	C. L.	Anz.	C. L.
1803 . . .	3	268	2	190½
1804 . . .	—	—	1	112
1805 . . .	3	244	2	132
1806 . . .	—	—	1	76
1807 . . .	1	32	2	135
1808 . . .	1	114	1	76

Diese Schiffe — so gering sie an Anzahl auch waren — repräsentierten verschiedene Schiffstypen: Schniggen, Jachten, Briggen, Brigantinen, Fregattschiffe, Galeassen und Barkschiffe[160].

Die ersten Jahre nach der Erlangung der Schiffahrtsfreiheit segelte man hauptsächlich nach wie vor nach Schweden, aber allmählich wurden Schiffahrtsbeziehungen mit dem Auslande angebahnt. Vorwiegend waren die Länder am Mittelmeer das Ziel der Schiffe Brahestads. Diese Mittelmeerreisen wurden jedoch Ende der 90er Jahre des 18. Jahrhunderts durch die Seeräuberflotten der Barbarenstaaten stark gefährdet.

Nach dem Jahre 1800, das für die damalige Schiffahrt Brahestads als ein Rekordjahr bezeichnet werden muß (s. Tabelle) erlebte das Wirtschaftsleben Brahestads eine sehr ruhige Periode. Nach dem Ausland wurden hauptsächlich Teer, Pech, Latten und Pelzwerke exportiert, nach den einheimischen Häfen, hauptsächlich Stockholm, außer Teer und Pech auch Butter, Talg und Kalbshäute in größeren Mengen. Hauptimportartikel war Salz — aber außerdem wurden Galanterie- und Kolonialwaren eingeführt[161].

Die Aufschwungs- und Niedergangsperiode, 1808—1900.

Auch der Handel und die Schiffahrt Brahestads hatten zunächst schwer unter den Einwirkungen des schwedisch-russischen Krieges zu leiden. In den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts erlebte der Handel eine zehnjährige Niedergangsperiode. Während der Jahre 1831 und 1832 war der Frachtenmarkt im allgemeinen günstig, aber die Schiffe Brahestads hatten wenig Nutzen davon und nicht selten kehrten sie in Ballast zurück. Außerdem trugen Mißernten zu dieser Zeit zur Verschlechterung der Lage bei[162]. Erst allmählich kamen Handel und Schiffahrt wieder in Schwung, der Schiffsbestand Brahestads wurde immer größer, bis schließlich der Krimkrieg die Zahl der Schiffe Brahestads auf ein Mindestmaß herabdrückte. Die Entwicklung der Handelsflotte Brahestads bis zu diesem Kriege geht aus folgender Aufstellung hervor (mit Commerzlasten):

Jahr	Anz.	C. L.	Jahr	Anz.	C. L.
1820 . . .	13	807	1831 . . .	14	1031
1825 . . .	12	702	1832 . . .	15	1148
1826 . . .	16	821½	1833 . . .	15	1191
1827 . . .	17	987½	1834 . . .	17	1469
1829 . . .	16	1052	1835 . . .	17	1396
1830 . . .	16	1198	1836 . . .	18	1587

[160] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 124—125.
[161] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 125—127.
[162] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 209.

Jahr	Anz.	C. L.	Jahr	Anz.	C. L.
1837 . . .	18	1711 3/4	1846 . . .	28	2811
1838 . . .	18	1909 3/4	1848 . . .	30	3444
1839 . . .	23	2328 3/4	1850 . . .	33	3939
1840 . . .	23	2747	1851 . . .	32	3873
1842 . . .	23	2842	1852 . . .	34	4428
1844 . . .	20	2622	1853 . . .	32	4249

Mit seinen im Jahre 1842 registrierten 23 Schiffen mit 2842 C. L. war Brahestad hinsichtlich der Listenzahl der Fahrzeuge die siebente Schiffahrtsstadt Finnlands — nur die Städte Björneborg, Uleåborg, Gamla-Karleby, Jakobstad, Kristinestad und Helsingfors hatten größere Handelsflotten. Aber schon einige Jahre später — im Jahre 1848 — rückte Brahestad mit seinen 30 Schiffen und 3444 C. L. auf den vierten Platz[163]. Die Frachtfahrt der Schiffe Brahestads war zu dieser Zeit eine vielseitige: sie waren im Getreidedienst vom Schwarzen Meer bis nach England und Frankreich tätig und bewerkstelligten die Transporte von Holzprodukten nach Frankreich, Teer nach England und Butter nach Rußland, Schweden und Norwegen[164].

Der Krimkrieg verursachte, wie erwähnt, der verheißungsvollen Schiffahrtsentwicklung Brahestads großen Abbruch, erfreulicherweise nur für eine kurze Zeit. Bei der Blockade der Stadt durch die Engländer im Jahre 1854 wurden 5 Schiffswerften sowie eine Anzahl Fahrzeuge verbrannt[165]. Hatte Brahestad im Jahre 1853 32 Schiffe mit 4249 C. L. gehabt, besaß die Stadt im Jahre 1856 nur noch 6 Fahrzeuge mit 515 C. L. Aber schon im Jahre 1858 war die Zahl der Schiffe auf 24 mit 3297 C. L. gestiegen, und die Handelsflotte Brahestads entwickelte sich stetig, wie aus der folgenden Aufstellung ersichtlich ist[166]:

Jahr	Anz.	C. L.	Jahr	Anz.	C. L.
1859 . . .	27	4 125	1869 . . .	58	14 166
1860 . . .	31	5 171	1870 . . .	54	13 318
1861 . . .	37	6 259	1871 . . .	53	13 127
1862 . . .	35	6 754	1872 . . .	50	12 368
1863 . . .	40	7 826	1873 . . .	43	11 028
1864 . . .	42	8 423	1874 . . .	38	10 040
1865 . . .	46	10 014	1875 . . .	43	9 923
1867 . . .	53	12 385	1876 . . .	41	10 863
1868 . . .	54	12 763	1877 . . .	37	9 556

Die bedeutendsten Reeder während dieser Periode waren Johan Lang, Fredrik Sovelius und Johan Fellman (später Lundberg & Co.). Im Jahre 1870 besaß Johan Lang 10 Schiffe mit 2678 C. L. und Fredrik Sovelius ebenfalls 10 Fahrzeuge mit 2649 C. L., während die Firma Lundberg & Co. (ehem. Johan Fellman) im Jahre 1868 eine Handelsflotte von 12 Schiffen mit 2883 C. L. unterhielt[167].

Das Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts leitet die Niedergangsperiode der Schiffahrt Brahestads ein. Der Durchbruch der Dampfer auf dem

[163] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 223.
[164] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 214—216.
[165] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 229—230.
[166] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 235.
[167] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 236.

Weltfrachtenmarkt war natürlich auch für die Schiffahrt Brahestads die Hauptursache zu ihrem Niedergang, der außerdem durch schlechte Exportverhältnisse und durch die Eröffnung des Saimakanals beschleunigt wurde[168]. Das letzte in Brahestad hergestellte Schiff wurde im Jahre 1876 gebaut, aber deswegen hörte die Schiffahrt dieser Stadt nicht ganz auf. Allmählich verkaufte man aber das eine Fahrzeug nach dem anderen, und Mitte der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts gibt es keine Segelschiffe in Brahestad mehr. Die Glanzperiode Brahestads als Schiffahrtsstadt war damit endgültig beendet[169].

Jakobstad und Brahestad waren — wie bereits bemerkt wurde — nicht die bedeutendsten Schiffahrtsstädte Finnlands. Aber die Entwicklungsgeschichte ihrer Schiffahrt fällt intim zusammen mit der allgemeinen Schiffahrtsentwicklung Finnlands, und darum verdienen sie als typische Vertreter finnischer Schiffahrtsstädte behandelt zu werden.

Mit diesen Darstellungen muß — aus erwähnten Gründen — unser Rückblick auf die Entwicklung der Kleinsegelschiffahrt als abgeschlossen betrachtet werden. Mit der zunehmenden Technik verschwand allmählich die Romantik der Kleinsegelschiffahrt — der Kleinsegler wurde zum Motorsegler. Wie dieser Prozeß sich abspielte, wird im nächsten Abschnitt in großen Zügen behandelt werden.

c) Die Motorisierung der Kleinsegelschiffahrt — eine notwendige Maßnahme zu ihrer Erhaltung.

Der Gedanke, die Segelschiffahrt mit Hilfsantrieb zu versehen, hatte ursprünglich nichts mit der Konkurrenz der Dampfer zu tun. Die ersten Ozeandampfer waren Segelschiffe mit Hilfsmaschinen, diese wurden ersetzt von Dampfern mit Hilfstakelage und schließlich wurde die Takelage völlig auf den Kriegs- und Handelsdampfern abgeschafft[170]. Erst als die Konkurrenzvorteile der Dampfer gegenüber den Segelschiffen — Unabhängigkeit von Wetter und Wind, Schnelligkeit und Pünktlichkeit sowie die Fähigkeit, mehrere Häfen während ihrer Fahrten zwecks Laden und Löschen anzulaufen[171] — sich herauskristallisierten, wurde die Frage des Hilfsantriebs für die Segelschiffahrt akut. Zunächst versuchte man, die Dampfmaschine als Hilfsantrieb für Segelschiffe einzuführen. Vergebens. Die Dampfmaschine genügte nicht den an sie gestellten Anforderungen — geringer Bedarf an Platz und Gewicht, geringe Betriebskosten, stetige Betriebsbereitschaft und leichtes Instandsetzen[172]. Diese Bedingungen erfüllten aber die Motoren. Die Eigenschaften, die diese dem Segelschiff verleihen, heben im wesentlichen die Konkurrenzvorteile der Dampfer auf und verschaffen dem Segelschiffsreeder dadurch erhöhte Frachtsätze[173]. Dies ist eine der mitwirkenden Ursachen, warum die Motoren — trotz der Anschaffungs- und Betriebskosten — sich mehr und mehr als Antriebsmittel für die Segelschiffahrt durchsetzen konnten.

Die Entwicklung des Hilfsantriebs für Segelschiffe hat also zwei Phasen durchgemacht: die „Maschinierung" und die „Motorisierung". Bekannte Segler mit Hilfs-Dampfmaschine waren der englische Clipper „Oberon" und

[168] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 263.
[169] Alma Söderhjelm, Brahestad, S. 264.
[170] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 56.
[171] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 56—57.
[172] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 57.
[173] Schiffahrts-Zeitung vom 1. 3. 1919.

die deutsche Fünfmastbark „Maria Rickmers", in den Jahren 1869 bzw. 1892 gebaut. Der Untergang des letztgenannten Schiffes bedeutete einen Schlag für die „Maschinierung" der Segelschiffahrt und erst im Jahre 1906 baute die Firma Rickmers ein neues Segelschiff mit Hilfs-Dampfmaschine, die „R. C. Rickmers"[174].

Um die Jahrhundertwende tauchte aber schon die Frage der „Motorisierung" der Segelschiffahrt in Deutschland auf. Zunächst wurden die Motoren bei Fischereifahrzeugen — und zwar mit Erfolg — erprobt[175]. Während des Weltkrieges stockte der Fortschritt der Motorisierung und verhältnismäßig lange nach dem Friedensschluß — in stärkerem Umfange im Jahre 1925 — eroberten die Motoren die deutsche Kleinsegelschiffahrt. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch Reichsdarlehen[176]. Zunächst begnügte man sich mit kleineren Verbrennungsmotoren, später mußte man kräftigere Motoren[177] einbauen. Eine Folge der Motorisierung war, daß die Besegelung der Kleinsegler im allgemeinen vereinfacht wurde[178].

Es hat nicht an Versuchen gefehlt, die deutsche Großsegelschiffahrt durch die Motorisierung zu beleben. Ein Beispiel hierfür liefern die Großmotorsegler der Firma F. A. Vinnen & Co. in Bremen. Im Jahre 1921 gab diese Reederei den Auftrag zum Bau des weltgrößten Segelschiffes, der Viermastbark „Magdalene Vinnen", 3476 Br.-R.-T. groß. Im folgenden Jahre wurden nachstehende Großmotorsegler fertiggebaut:

Art Takelung	Name	Br.-R.-T.
Fünfmastschoner	Adolph Vinnen	1827
Fünfmastschoner	Carl Vinnen	1827
Fünfmastschoner	Christel Vinnen	1859
Fünfmastschoner	Susanne Vinnen	1859
Fünfmastschoner	Werner Vinnen	1859

Sämtliche vorgenannten Schiffe, die aus Eisen hergestellt sind, wie auch ihre Motoren sind bei Friedr. Krupp A. G. in Kiel gebaut worden.

Heute besitzt die Firma F. A. Vinnen nur noch einen Großmotorsegler — „Carl Vinnen". „Adolph Vinnen" strandete schon 1923 bei Lizard[179], „Christel Vinnen" wurde 1934 in ein Motorschiff umgebaut, „Susanne Vinnen" wurde 1931 nach Italien verkauft und dort als Schulschiff verwendet, „Werner Vinnen" wird gegenwärtig (Frühjahr 1937) in ein Motorschiff umgebaut, während schließlich die „Magdalene Vinnen" im Jahre 1936 auf den Norddeutschen Lloyd überging und heute den Namen „Kommodore Johnsen" trägt[180].

Gescheitert sind auch die Versuche, die hölzernen Großsegler zu motorisieren. Seit 1925 hat Deutschland insgesamt drei Großmotorsegler aus Holz besessen. Der bekannteste von ihnen war der dem Grafen Luckner gehörige 1527 Br.-R.-T. große Viermastschoner „Mopelia", der am 28. Juli 1935 im Kaiserhafen in Bremerhaven abbrannte.

---

[174] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 56.
[175] Laas: Die großen Segelschiffe, S. 56.
[176] Wirtschaftsdienst vom 30. 10. 1931.
[177] Hamburger Nachrichten vom 12. 7. 1931.
[178] Wirtschaftsdienst vom 30. 10. 1931.
[179] Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, S. 70.
[180] Nach Mitteilungen der Firma F. A. Vinnen in Bremen.

Die Motorisierung der Kleinsegelschiffahrt hat sich nicht nur in Deutschland, sondern vor allem in den nordischen Staaten und Holland erfolgreich durchgesetzt. Heute sprechen wir nicht von einer „motorisierten Kleinsegelschiffahrt", sondern von „Motorsegelschiffahrt". Wie sich diese in den in dieser Arbeit behandelten Ländern entwickelt hat, soll demnächst untersucht werden. Zunächst aber soll das Bild über die Entwicklung der reinen Segelschiffahrt mit einem Überblick über den heutigen Bestand der Weltseglerflotte vervollständigt werden.

C. Heutiger Bestand der Weltseglerflotte.

Seit den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts bis zum Weltkrieg vollzog sich die Entwicklung der Segelschiffstonnage der Welt folgendermaßen (in Mill. N.-R.-T. nach dem Stand vom 30. Juni — nur Schiffe von 100 N.-R.-T. und darüber sind berücksichtigt worden)[181].

Jahr	Insgesamt	Holz	Composite	Eisen	Stahl
1890 . . .	9,166	6,694	0,102	2,022	0,349
1900 . . .	6,674	3,627	0,055	1,482	1,509
1910 . . .	4,624	2,093	0,023	0,873	1,635
1914 . . .	3,686	1,575	0,015	0,615	1,481

Die Verteilung der Segelschiffstonnage auf die wichtigsten Länder war im ersten Kriegsjahr 1914 die folgende:

der Anzahl nach	
Land	Anz. Segelschiffe
USA.	1417
Britisches Imperium	1205
Frankreich	551
Norwegen	535
Italien	523
Rußland	507
Schweden	378
Deutschland	298
Dänemark	246
Portugal	105

der Tonnage nach	
Land	N.-R.-T.
USA.	1 038 116
Norwegen	547 369
Britisches Imperium	521 343
Frankreich	397 152
Deutschland	324 576
Italien	237 821
Rußland	201 869
Schweden	102 722
Dänemark	49 751
Portugal	28 502

Diese Auszüge — entnommen Lloyd's Register of Shipping — ergeben, daß USA. vor dem Kriege — sowohl an Zahl als Tonnage — die bedeutendste

[181] Die Weltschiffahrt 1932, Heft 1, S. 277.

Segelschiffahrt hatte[182]. Dennoch hat man das Vorkriegsdeutschland als das Land der Segelschiffe bezeichnet. Warum? Weil Deutschland das Heimatland der großen Segelschiffe war — die Durchschnittsgröße der deutschen Segler betrug im Jahre 1914 rund 1080 N.-R.-T. Nur Norwegen kam mit ca. 1020 N.-R.-T. annähernd an diese Zahl heran.

Interessant ist, den Bestand der Weltseglerflotte nach dem Kriege zu untersuchen und diesen mit dem Bestand von 1914 zu vergleichen. Dieser Vergleich läßt nicht nur die Abnahme, sondern auch die Zunahme der Segelschiffe in den einzelnen Ländern erkennen. Im Rechnungsjahr 1920/21 betrug der Bestand an Segelschiffen in den Hauptländern[183]:

Land	der Anzahl nach	Anz. Segelschiffe
USA.		1347
Britisches Imperium		1052
Frankreich		358
Italien		326
Deutschland		237
Schweden		225
Dänemark		223
Finnland		191
Norwegen		181
Spanien		148
Griechenland		111
Portugal		106

Land	der Tonnage nach	Br.-R.-T.
USA.		1 474 914
Britisches Imperium		439 772
Frankreich		281 965
Deutschland		253 233
Norwegen		239 828
Italien		123 694
Finnland		84 394
Dänemark		83 967
Schweden		76 502
Spanien		59 750
Portugal		39 967
Griechenland		33 265

Die Verluste bzw. Zunahme der Weltseglerflotte betrugen demnach also:

Land	Abnahme:	Anz. Segelschiffe
Rußland		418
Norwegen		354
Italien		197
Frankreich		193
USA.		153
Schweden		153

[182] Lloyd's Register of Shipping, Vol. II, Appendix, 1913/14.
[183] Lloyd's Register of Shipping, Vol. II, Appendix, 1920/21.

Britisches Imperium	70
Deutschland	61
Dänemark	23

Zunahme:

Land	Anz. Segelschiffe
Finnland	191
Spanien	90
Griechenland	33
Portugal	1

Die größten Verluste an Segelschiffen seit 1914 hatte also Rußland — hauptsächlich dank der Abtrennung seiner ostseeischen Gebiete. Frankreichs Kriegsverluste an Segelschiffen sind bereits erwähnt. Erstaunlich hoch ist die Einbuße Norwegens und Italiens — verhältnismäßig gering dagegen die Abnahme der amerikanischen, englischen und deutschen Segelschiffe seit dem Kriegsausbruch.

Das selbständig gewordene Finnland, dessen Segelflotte zum ersten Male von dem Register Lloyds statistisch erfaßt wurde, verzeichnete die größte Zunahme seit 1914. Dank seiner Großsegler in langer Fahrt wird Finnland heute — wie bereits nachgewiesen wurde — als die bedeutendste Segelschiffsnation der Welt bezeichet. Zahlenmäßig und der Tonnage nach stehen jedoch die finnischen Segler bei weitem nicht an erster Stelle unter den Seglerflotten der Welt, wie aus den folgenden Aufstellungen ersichtlich ist[184]:

Segelschiffsbestand der Hauptländer 1936/37:

Der Anzahl nach

Land	Anz. Segelschiffe
Britisches Imperium	625
USA.	456
Italien	174
Frankreich	80
Portugal	59
Finnland	56
Spanien	50

der Tonnage nach

Land	Br.-R.-T.
USA.	569 712
Britisches Imperium	212 155
Finnland	56 115
Italien	41 406
Frankreich	29 476
Argentinien (42 Schiffe)	26 547
Peru (13 Schiffe)	16 657
Portugal	16 447
Spanien	11 806

Finnlands Segler stehen also der Tonnage nach an dritter Stelle, zahlenmäßig nehmen sie den sechsten Platz unter den Segelflotten der Welt ein. Nach wie vor besitzen USA. und das Britische Imperium die größten Segelschiffs-

[184] Lloyd's Register of Shipping, Vol. II, Appendix, 1936/37.

bestände, wenn diese auch seit dem Friedensschluß um etwa zwei Drittel bzw. die Hälfte abgenommen haben. Erschreckend wirkt die Segelschiffsstatistik folgender Länder, die noch 1920 bedeutende Segelflotten besaßen:

Land	Anz.	Br.-R.-T.
Deutschland . . .	9	10 215
Schweden	15	8 360
Dänemark	6	1 485
Norwegen	2	830
Griechenland . . .	—	—

Die gesamte Segelschiffstonnage der Erde macht mit 1 058 758 Br.-R.-T. kaum 1,32% der Welttonnage aus. Die Technik hat die reine Segelschiffahrt verdrängt, aber die Technik hat auch — wie angedeutet wurde — der Segelschiffahrt in Form der Motorsegelschiffahrt neue Entwicklungsmöglichkeiten gegeben. Wie diese Entwicklung sich in den Hauptländern vollzogen hat, wird im nächsten Abschnitt geschildert werden[185].

IV. Die Entwicklung der Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern.

A. Die Motorsegelschiffahrt der nordischen Länder.

a) Bestand, Zusammensetzung, Alter und Verbreitung der schwedischen Motorsegler.

Wenden wir uns zuerst den nordischen Ländern zu, finden wir, daß Schweden von diesen Staaten die größte Motorseglertonnage besitzt. Im Jahre 1934 betrug die Zahl der schwedischen Motorsegler 855 mit 70 616 Br.-R.-T., die Zahl der reinen Segler nur 51 mit 11 140 Br.-R.-T.. Die entsprechenden Ziffern im Jahre 1925 waren 698 mit 50 477 Br.-R.-T. bzw. 502 mit 60 098 Br.-R.-T.[186]. Die Zunahme der schwedischen Motorsegler unter gleichzeitiger Abnahme der reinen Segler ist aber nicht nur auf den Motorisierungsprozeß, sondern auch auf einheimische Neubauten, Ankäufe vom Auslande, Instandsetzungen oder Neuregistrierungen älterer Fahrzeuge sowie auf Ummessungen usw. zurückzuführen.

Nach der amtlichen schwedischen Schiffahrtsstatistik „Sjöfart" sind die meisten Motorsegler Schwedens veralterte hölzerne Fahrzeuge unter 100 Br.-R.-T., wie aus der folgenden Aufstellung hervorgeht:

Zusammensetzung der schwedischen Motorsegler im Jahre 1934

a) Motorsegler aus Stahl oder Eisen

Größe	0—9 Jahre		10—19 Jahre		20 Jahre u. mehr	
Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
—49	—	—	—	—	1	40
50—99	3	282	5	464	14	1 199
100—199	—	—	13	1 503	8	1 058
200—299	—	—	—	—	4	940
300—499	—	—	1	327	—	—
Zusammen	3	282	19	2 294	27	3 237

[185] Lloyd's Register of Shipping, Vol. II, Appendix, 1936/37.
[186] Sjöfart, 1934 u. 1925.

b) Motorsegler aus Holz und Eisen

Größe Br.-R.-T.	0—9 Jahre Anz.	0—9 Jahre Br.-R.-T.	10—19 Jahre Anz.	10—19 Jahre Br.-R.-T.	20 Jahre u. mehr Anz.	20 Jahre u. mehr Br.-R.-T.
—49	—	—	—	—	4	176
50—99	—	—	—	—	6	417
300—499	—	—	1	466	—	—
Zusammen	—	—	1	466	10	593

c) Motorsegler aus Holz

Größe Br.-R.-T.	0—9 Jahre Anz.	0—9 Jahre Br.-R.-T.	10—19 Jahre Anz.	10—19 Jahre Br.-R.-T.	20 Jahre u. mehr Anz.	20 Jahre u. mehr Br.-R.-T.
—49	1	43	32	1 312	158	6 218
50—99	17	1259	45	3 510	388	27 507
100—199	2	200	38	5 248	90	12 584
200—299	—	—	9	2 030	11	2 462
300—499	—	—	4	1 391	—	—
Zusammen	20	1502	128	13 491	647	48 771

Die wichtigsten Zentren der schwedischen Motorsegelschiffahrt sind die Regierungsbezirke von Göteborg und Bohus, Kalmar, Malmöhus, Skaraborg und Blekinge. Wie die folgende Aufstellung veranschaulicht, haben diese Gebiete seit 1925 eine immer größere Bedeutung für die Motorsegelschiffahrt Schwedens erlangt[187]:

Regierungsbezirk von: Heimatplätze	Anz. 1925	Br.-R.-T. 1925	Anz. 1934	Br.-R.-T. 1934
Göteborg und Bohus . . .	334	22 274	353	28 725
Kalmar	60	3 922	121	8 831
Malmöhus	45	3 600	78	6 865
Skaraborg	64	4 674	76	5 479
Blekinge	14	1 092	54	5 654

Die schwedischen Motorsegler sowie die reinen Segelfahrzeuge sind in der „Sveriges Segelfartygsförening u. p. a." in Hälsingborg, Malmöhus Regierungsbezirk, zusammengefaßt. Diese Vereinigung gibt monatlich eine Zeitschrift für ihre Mitglieder heraus, betitelt „Sveriges Segelfartygsförenings medlemsblad". Wie Dr. Nübel bemerkt, umfaßt der schwedische Küstenschifferverband aber nur etwa die Hälfte der schwedischen Küstensegler[188].

b) Dänemarks Motorsegelschiffahrt, ihr Bestand und ihre Verbreitung.

Dänemark besitzt mehr Motorsegler als Schweden, wenn auch die Tonnage der schwedischen Motorseglerflotte größer ist als die der dänischen. Im Jahre 1935 stellte das dänische statistische Amt 1071 Motorsegler mit 54 505 Br.-R.-T.

[187] Sjöfart, 1925 u. 1934.

[188] Nübel: Probleme der Trampschiffahrt unter bes. Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt, S. 134.

fest; davon waren allerdings 473 Schiffe mit 15 095 Br.-R.-T. Fischereifahrzeuge. Auch in Dänemark ist die Zahl der reinen Segler während des Motorisierungsprozesses stark zurückgegangen, denn während im Jahre 1925 285 reine Segelschiffe mit 40 212 Br.-R.-T. verzeichnet wurden, schrumpften diese Zahlen im Jahre 1935 auf 25 bzw. 2880 zusammen. Bemerkenswert gering ist die Zunahme der dänischen Motorsegler seit 1925, wenn man bedenkt, daß es damals schon 834 Motorsegler mit 49 376 Br.-R.-T. gab[189].

Ähnlich wie die schwedischen sind die meisten dänischen Motorsegler unter 100 Br.-R.-T. groß. Leider macht die amtliche dänische Statistik keine Trennung zwischen hölzernen, eisernen und stählernen Fahrzeugen. Die Bestandsentwicklung der dänischen Motorsegler in den wichtigsten Größengruppen seit 1925 geht aus dem folgenden Auszug, entnommen der amtlichen dänischen Schiffahrtsstatistik „Danmarks Handelsflaade og Skibsfart" der Jahre 1925 und 1935 hervor:

Größengruppe Br.-R.-T.	1925 Anz.	1925 Br.-R.-T.	1935 Anz.	1935 Br.-R.-T.
20—50	586	19 099	740	24 199
davon Fischereifahrzeuge	322	9 968	468	14 640
50—100	202	13 570	268	18 857
davon Fischereifahrzeuge	4	257	10	708
100—200	17	2 095	44	5 889

Die wichtigsten Heimatplätze der dänischen Motorsegler sind Marstal, Svendborg, Aalborg und Kopenhagen. In diesen Städten waren beheimatet[190]:

	1925 (einschl. Segelschiffe) Anz.	1925 Br.-R.-T.	1935 (nur Motorsegler) Anz.	1935 Br.-R.-T.
Marstal	112	18 519	50	4324
Svendborg . . .	94	15 384	57	6610
Aalborg	73	3 745	54	2945
Kopenhagen . . .	59	16 659	40	3468

Die für Fischereizwecke verwendeten Motorsegler sind dagegen hauptsächlich in Esbjerg mit Fanö, Frederikshavn mit Læsö sowie in Skagen zusammengefaßt. Die Bestandsentwicklung dieser Fahrzeuge in den genannten Städten ist aus folgender Aufstellung, gleichfalls entnommen der „Danmarks Handelsflaade og Skibsfart" der Jahre 1925 und 1935, ersichtlich:

	1925 Anz.	1925 Br.-R.-T.	1935 Anz.	1935 Br.-R.-T.
Esbjerg m. Fanö . .	155	4990	226	7592
Frederikshavn m. Læsö	83	2629	109	3452
Skagen	40	1141	70	2038

[189] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1935 u. 1925.
[190] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1925 u. 1935.

Die Interessen der dänischen Motorseglerbesitzer werden teils von der „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ in Marstal, teils von der „Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe“ in Kopenhagen vertreten. Letztgenannter Verband betreut nicht nur einen Teil der dänischen Motorsegelschiffahrt, sondern überhaupt die ganze Kleinschiffahrt Dänemarks und gibt — wie der schwedische Verband — ein Mitgliedsblatt heraus, betitelt „Medlemsblad“.

c) Bestand, Alter und Verbreitung der norwegischen Motorsegler.

Im Vergleich mit den schwedischen und dänischen sind die Motorseglerflotten Norwegens und Finnlands unbedeutend. Im Jahre 1935 stellte die offizielle Statistik Norwegens insgesamt 127 Segler und Motorsegler mit 9355 Br.-R.-T. fest. Weil die norwegische Statistik keine Trennung zwischen Seglern und Motorseglern macht, läßt sich der Motorisierungsprozeß in Norwegen seit 1925 nicht verfolgen. Jedenfalls hat er nicht zu einer Erhöhung des Segelschiffsbestandes geführt, denn damals besaß Norwegen noch insgesamt 222 Segler und Motorsegler mit 45 240 Br.-R.-T.[191].

Die Mehrzahl der norwegischen Segler und Motorsegler sind veraltete hölzerne Fahrzeuge unter 100 Br.-R.-T. Diese Tatsache wird durch den folgenden Auszug, entnommen der norwegischen Statistik „Statistiske Meddelelser“ vom Jahre 1936, unterstrichen:

Zusammensetzung der norwegischen Segler und Motorsegler im Jahre 1935:

Holzschiffe

Altersgruppe	50—100 Br.-R.-T.		100—500 Br.-R.-T.	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
15—20 Jahre . . .	1	97	2	422
20—30 Jahre . . .	3	200	—	—
über 30 Jahre . . .	116	7470	2	231
Zusammen	120	7767	4	653

Eiserne und stählerne Schiffe

Altersgruppe	100—500 Br.-R.-T.		500 u. mehr Br.-R.-T.	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
5—10 Jahre	—	—	1	577
über 30 Jahre . . .	2	358	—	—
Zusammen	2	358	1	577

Die Kleinsegelschiffahrt Norwegens ist hauptsächlich in Kristiansund und Bodö konzentriert. Ihre Bestandsentwicklung in diesen Plätzen seit 1925 ergibt das folgende Bild[192]:

	1925		1935	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
Kristiansund . . .	61	4046	41	2744
Bodö	40	2529	34	2114

Die geringe Anzahl von Kleinseglern macht in Norwegen eine besondere Ver-

[191] Statistiske Meddelelser, 1936 u. 1926.
[192] Statistiske Meddelelser, 1926 u. 1936.

bandsbildung nicht notwendig. Einige der norwegischen Kleinsegelschiffsreeder dürften Mitglieder des „Norges Rederforband" sein[193].

d) Finnlands Motorfahrzeuge, ihr Bestand, ihre Zusammensetzung, Herkunft und Verbreitung.

Der Motorisierungsprozeß in Finnland seit 1925 läßt sich schlecht verfolgen, weil die amtliche finnische Seefahrtsstatistik bis 1934 keine Trennung zwischen Motorschiffen und Motorseglern machte. Immerhin kann man eine Zunahme der Motorsegler unter gleichzeitiger Abnahme der reinen Segelschiffe seit 1925 feststellen, wie aus der folgenden Aufstellung ersichtlich ist[194]:

Jahr	Segler		Motorschiffe u. Motorsegler	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
1925	543	83 982	96	13 204

Jahr	Segler		Motorsegler	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
1935	167	48 210	131	9 957

Wie die schwedischen sind die meisten finnischen Motorsegler überalterte hölzerne Fahrzeuge unter 100 Br.-R.-T. Finnland besaß im Jahre 1935 92 hölzerne Motorsegler mit 3062 N.-R.-T., die unter 100 Br.-R.-T. groß waren[194]. Die zunehmende Überalterung der finnischen Motorsegler geht aus folgenden Zahlen hervor[195]:

Das Alter der finnischen Motorsegler 1925 und 1935:

1925

a) Motorsegler und Motorschiffe aus Holz

unter 5 Jahre		5—10 Jahre		11—15 Jahre		16—20 Jahre		über 20 Jahre	
Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
22	3845	41	6174	13	533	3	302	7	1121

b) Motorsegler und Motorschiffe aus Eisen und Stahl

unter 5 Jahre		5—10 Jahre		11—15 Jahre		über 20 Jahre	
Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
3	576	3	443	3	156	1	54

1935

Motorsegler aus Holz und Eisen und Stahl

bis 5 Jahre		6—10 Jahre		11—15 Jahre		16—20 Jahre	
Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
4	157	21	818	22	1641	28	3791

21—25 Jahre		über 25 Jahre	
Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
18	984	38	2566

Die meisten finnischen Motorfahrzeuge aus Holz sind im Inlande hergestellt, während die Mehrzahl der aus Eisen und Stahl gebauten Motorfahrzeuge

[193] Nach Mitteilungen der „Norsk Skibsforertidende", Oslo.
[194] Statistisk Årsbok för Finland v. 1936.
[195] Merenkulku-Sjöfart, Jahr 1925, u. Statistisk Årsbok för Finland v. 1936.

ausländischer Herkunft ist. Diese Tatsache wird veranschaulicht durch folgende Aufstellung[196]:

Herkunft der im Jahre 1934 verzeichneten finnischen Motorfahrzeuge

a) Motorfahrzeuge aus Holz

Inländischer Bau		ausländischer Bau		Bauort unbekannt	
Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
103	6843	43	5008	1	23

b) Motorfahrzeuge aus Eisen und Stahl

Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
8	1387	13	5071

Die Motorsegler Finnlands sind an keine bestimmten Zentren gebunden, sondern verteilen sich verhältnismäßig gleichmäßig auf die einzelnen Hafenplätze des Landes. Im Jahre 1935 waren 35 Motorsegler mit 4650 N.-R.-T. in den Städten beheimatet, während 96 Motorsegler mit 5307 N.-R.-T. auf die übrigen Hafenplätze verteilt waren. In den einzelnen Regierungsbezirken waren im genannten Jahre beheimatet[197]:

Regierungsbezirk	Anz.	N.-R.-T.
Nyland	47	1627
Åbo und Björneborg . .	40	3652
Aaland	27	3710
Viborg	12	758
Vasa	5	210
Insgesamt	131	9957

Im Gegensatz zu Norwegen besitzt Finnland einen Segelschiffsverband. Die finnischen Motorsegler sowie die reinen Segler sind in „Finlands Segelfartygsförbund" oder wie der finnische Name lautet: „Suomen Purjelaivaliitto" zusammengefaßt.

B. Die Randstaaten als Motorsegelschiffahrtsländer.

a) Estlands Motorsegelflotte — die größte des Baltikums.

aa) Die Entwicklung der estnischen Motorsegler hinsichtlich Bestand, Zusammensetzung, Alter und Verbreitung.

Von den baltischen Staaten besitzt Estland die größte Motorseglerflotte. Im Jahre 1936 wurden dort 41 Motorsegler mit 6718 Br.-R.-T. registriert. Der Motorisierungsprozeß macht in Estland nur langsame Fortschritte, wenn man bedenkt, daß dieses Land im Jahre 1924 29 Motorsegler mit 4695 Br.-R.-T. und 300 reine Segler mit 22 895 Br.-R.-T. besaß. Heute (1936) beträgt die Zahl der reinen Segler Estlands immerhin noch 180 mit 17 715 Br.-R.-T.[198].

Etwa die Hälfte der estnischen Motorsegler sind hölzerne Fahrzeuge über 100 Br.-R.-T. Diese Tatsache veranschaulicht das folgende Schema, entnommen

[196] Merenkulku-Sjöfart, Jahr 1934, S. 24.
[197] Statistisk Årsbok för Finland, 1936.
[198] Eesti Statistika, 1936 und 1924.

der estnischen amtlichen Statistik „Eesti Statistika" der Jahre 1934 und 1936, wobei vergleichsweise die Statistiken für das Jahr 1934 mit angeführt sind, weil die Statistik des Jahres 1936 keine Trennung zwischen hölzernen und eisernen oder stählernen Fahrzeugen macht:

Br.-R.-T.	1934		davon Holz		1936	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
20—50	13	365	13	365	12	337
51—100	9	720	9	720	8	669
101—250	6	894	6	894	10	1717
251—500	10	3472	10	3472	10	3412
501—1000	1	583	1	583	1	583
Zusammen	39	6034	39	6034	41	6718

Estlands Motorsegler sind im allgemeinen verhältnismäßig neueren Datums, 5 bis 20 Jahre alt. Dies geht aus der folgenden Aufstellung hervor[199]:

Das Alter der estnischen Motorsegler und Motorschiffe im Jahre 1936

Altersgruppe	(in % des Bestandes) % des Bestandes
bis 5 Jahre	1,4
5—10 Jahre	16,9
10—15 Jahre	35,5
15—20 Jahre	32,1
20—25 Jahre	7,7
25—30 Jahre	2,5
30—35 Jahre	1,2
über 40 Jahre	2,7
	100

Anzahl Motorsegler im Jahre 1936	41
Anzahl Motorschiffe im Jahre 1936	20

bb) Die Herkunft der estnischen Motorsegler sowie ihre Besitzverhältnisse.

Über die Herkunft der estnischen Motorsegler läßt sich im allgemeinen sagen, daß die kleineren Fahrzeuge in Estland hergestellt werden, während die größeren im Auslande bestellt werden. Ersichtlich ist dies aus den estnischen Statistiken des Jahres 1934[200]:

	Anz.	Br.-R.-T.
Inländischer Bau	24	1817
Ausländischer Bau	15	4217
Zusammen	39	6034

Die Entwicklung der Besitzverhältnisse in der estnischen Motorsegelschifffahrt neigt mehr und mehr zu Partenreederschaft. Ein Vergleich mit den Besitzverhältnissen des Jahre 1927 läßt dies erkennen[201]:

[199] Eesti Statistika, 1936.
[200] Eesti Statistika, 1934.
[201] Eesti Statistika, 1927 und 1936.

Besitzkreis	1927		1936	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
Einzelreeder . . .	15	1831	15	2051
Partenreeder . . .	11	2038	26	4667
Andere	5	1828	—	—
Zusammen	31	5697	41	6718

Die Hauptplätze der estnischen Motorsegelschiffahrt sind Reval (Tallin) und Kuressaare. Die estnischen Motorsegler verteilten sich im Jahre 1936 auf die einzelnen Häfen wie folgt[202]:

Heimathafen	Anz.	Br.-R.-T.
Tallin	21	4069
Kuressaare	12	1569
Pärnu	4	284
Haapsalu	1	58
Käsmu	1	358
Paldiski	1	37
Loksa	1	343
Zusammen	41	6718

b) Bestand, Zusammensetzung, Alter und Verbreitung der lettischen Motorsegler.

Die Kleinsegelschiffahrt Lettlands nimmt jährlich ab — dies gilt sowohl für die reinen Segler als auch für die Motorsegler. Im Jahre 1925 gab es in Lettland 52 Segelschiffe mit 7874 Br.-R.-T. und 12 Motorsegler mit 1486 Br.-R.-T. Die entsprechenden Zahlen waren im Jahre 1935: 21 mit 1861 Br.-R.-T. bzw. 6 mit 746 Br.-R.-T.[203]

Aus den amtlichen Statistiken Lettlands, „Annuaire Statistique de la Lettonie" des Jahres 1935 ist die Zusammensetzung und das Alter der lettischen Motorsegler ersichtlich. Nach dieser Quelle sind die meisten der lettischen Motorsegler Holzschiffe und unter 20 Jahre alt, während die Hälfte über 100 Br.-R.-T. groß ist.

Hauptsächlich sind die Motorsegler Lettlands in der Hauptstadt des Landes, Riga, konzentriert. Im Jahre 1935 wurden dort 5 Motorsegler mit 726 Br.-R.-T. registriert. Nur ein anderer Ort, Liepaja, verzeichnete gleichzeitig einen einzigen Motorsegler, der 20 Br.-R.-T. groß war[204].

c) Die Motorsegelschiffahrt Polens, Danzigs und Litauens.

Die Statistiken Polens und Danzigs geben nur einen lückenhaften Aufschluß über die Entwicklung der Motorsegelschiffahrt in diesen Staaten. Polen beispielsweise registrierte seine Motorsegler (und Motorschiffe) nur während der Periode 1928—1930. Danach besaß dieses Land im Jahre 1930 33 Motor-

[202] Eesti Statistika, 1936.
[203] Annuaire Statistique de la Lettonie, 1925 u. 1935.
[204] Annuaire Statistique de la Lettonie, 1935.

segler (und Motorschiffe) mit 336 Registertons, wovon 24 Schiffe aus Stahl, die anderen aus Holz gebaut waren[205]. Diese Zahlen haben aber nur einen bedingten Wert, denn während der Perioden 1925—33 und 1928—29 verzeichnete der Germanische Lloyd 2 polnische Motorsegler, die Viermastbark „Lwow" (fr. Nest), 1293 Br.-R.-T. groß, bzw. den Dreimastgaffelschoner „Iskra", 364 Br.-R.-T. groß.

In den letzten Jahren hat man sich in Polen mehr und mehr um die Motorsegelschiffahrt bekümmert. Im Spätsommer 1935 wurde eine neue polnische Motorseglerreederei, die zur Vermeidung eines Konkurrenzkampfes mit den Linienreedern unter die Aufsicht der Zegluga Polska gestellt wurde, errichtet. Mit staatlicher Unterstützung sind weitere Motorseglerreedereien in Polen gegründet worden. Die polnischen Motorsegler übernehmen grundsätzlich den Transport von Massengütern und laufen solche Häfen an, die aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht von größeren Dampfern bedient werden können. Die ersten Reisen des Motorseglers „Pionier" beweisen, daß die polnischen Motorsegler rentabel arbeiten. Von September 1935 unternahm dieses Schiff verschiedene Fahrten nach Finnland, Dänemark, Lettland und Danzig — immer mit voller Ladung[206]. Über die Erfolge eines anderen polnischen Motorseglers, des Zweimastschoners „Elemka" (fr. Cap Nord), 1471 Br.-R.-T. groß, konnten keine näheren Angaben gemacht werden[207].

Die Statistiken über die Bestandsentwicklung der Segelschiffahrt Danzigs stützen sich auf den Germanischen Lloyd. Nach dieser Quelle besaß Danzig im Jahre 1925 einen reinen Segler, 2781 Br.-R.-T. groß, sowie während der Jahre 1926—27 einen Motorsegler mit einem Raumgehalt von 318 Br.-R.-T. Angaben über den heutigen Bestand der Segel- und Motorsegelschiffe Danzigs standen dem Verfasser leider nicht zur Verfügung.

Der von der Industrie- und Handelskammer zu Danzig jährlich herausgegebene „Bericht über die Lage von Handel, Industrie und Schiffahrt" gibt Aufschluß über den Segelschiffsverkehr Danzigs mit dem Auslande.

Laut diesem Bericht hat Danzig die regsten Segelschiffsbeziehungen mit Dänemark und Schweden unterhalten. In einem späteren Abschnitt dieser Arbeit wird der Verfasser nochmals auf den Segelschiffsverkehr Danzigs mit diesen Ländern zurückkommen.

Angaben über den heutigen Bestand der litauischen Motorsegler fehlen völlig. Der Germanische Lloyd verzeichnete im Jahre 1925 einen einzigen Motorsegler, 139 Br.-R.-T. groß und 1920 in Deutschland aus Flußeisen gebaut. Dieses Schiff war in Georgenburg beheimatet und wurde in der Nord-Ostseefahrt beschäftigt.

C. Die Motorsegelschiffahrt Deutschlands.

a) Bestand und Zusammensetzung der deutschen Motorsegler.

Von den Ostseeländern hat Deutschland die größte Motorseglertonnage. Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen verzeichnet im Jahre 1935 959 Motorsegler mit ca. 112 637 Br.-R.-T. Nach derselben Quelle betrug die Zahl der

[205] Annuaire Statistique de la Republique Polonaise, 1928—30 u. 1930.

[206] Nübel: Probleme der Trampschiffahrt unter bes. Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt, S. 135.

[207] Germanischer Lloyd 1935, Nachtrag V v. 30. 4. 1935.

Motorsegler im Jahre 1925 412 mit ca. 64 755 Br.-R.-T., also nur etwa die Hälfte des heutigen Standes.

Im Gegensatz zu den Motorseglern der nordischen Länder sind die meisten deutschen Motorsegler eiserne und stählerne Schiffe, deren Durchschnittsgröße mehr als 100 Br.-R.-T. beträgt. Im Jahre 1935 gab es

Motorsegler[208]		Baumaterial
Anz.	Br.-R.-T.	
899	ca. 105 981	aus Eisen und Stahl
58	ca. 6 495	aus Holz
2	161	aus unb. Material

In erster Linie sind die deutschen Motorsegler Trampfahrer. Ihre Verwendung im Jahre 1935 geht aus folgender Übersicht[209] hervor:

aus Eisen und Stahl		
Verwendungsart	Anz.	Br.-R.-T.
Insgesamt	899	ca. 105 981
davon:		
Großmotorsegler	4	9 021
Fischereifahrzeuge	172	25 697
Tankschiffe	1	135

aus Holz		
Verwendungsart	Anz.	Br.-R.-T.
Insgesamt	58	ca. 6 495
davon:		
Großmotorsegler	1	1 613
Fischereifahrzeuge	9	618

aus unb. Material		
Insgesamt	2	161

Viele Schiffstypen, die als reine Segler völlig verschwunden sind, sind als Motorsegler erhalten geblieben. Die folgende Aufstellung gibt die wichtigsten Schiffstypen der deutschen Motorsegler im Jahre 1935 wieder[210]:

a) Motorsegler aus Eisen und Stahl

Schiffstyp	Anz.	Br.-R.-T.
Logger	236	33 136
Ewer	188	12 790
Schoner	139	26 356
davon:		
3 m	66	11 796
Tjalken	126	9 575
Galeassen	100	8 737

[208] Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen, 1935.
[209] Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen, 1935.
[210] Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen, 1935.

b) Motorsegler aus Holz

Schiffstyp	Anz.	Br.-R.-T.
Schoner	23	3 846
davon:		
3 m	6	854
Kutter	11	644
Logger	8	758
Galeassen	8	517

Andere Schiffstypen, wie die Schoner-Barken, Schoner-Galioten, Jacht-Schoner, Jacht-Galeassen, Segelschuten und Leichter sind seit einigen Jahren aus der deutschen Motorseglerflotte verschwunden. Im großen und ganzen sind also die Schiffstypen der deutschen Motorsegelflotte spezialisiert. Zum Teil ist diese Spezialisierung auf deutsche Ankäufe von alten Motorseglern in Holland zurückzuführen.

b) Die Herkunft und das Alter der deutschen Motorsegler und ihrer Motoren, die Heimathäfen der deutschen Motorsegler und das Verhältnis der Heimathäfen zu den Wohnorten der Reeder sowie die Besitzverhältnisse in der deutschen Motorsegelschiffahrt.

Die meisten deutschen Motorsegler aus Eisen und Stahl sind holländischen Ursprungs. Im Jahre 1935 umfaßte die deutsche Motorseglerflotte u. a. 523 „Holländer" mit 48 075 Br.-R.-T. und 365 „Deutsche" mit ca. 56 228 Br.-R.-T., die aus Eisen und Stahl hergestellt waren. Die Zu- und Abnahme von holländischen bzw. deutschen Fahrzeugen in der deutschen Motorseglerflotte seit 1925 veranschaulichen die folgenden Aufstellungen[211]:

in Holland gebaute Motorsegler

Periode	Zunahme		Abnahme	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
1926—25	47	4 173		
1927—26	101	ca. 7 733		
1928—27	96	ca. 8 936		
1929—28	64	ca. 6 658		
1930—29	29	ca. 3 121		
1931—30	13	ca. 752		
1932—31			4	792
1933—32	2	ca. 608		
1934—33	10	453		
1935—34	—	134	1	
Insgesamt	362	ca. 32 568	5	792

Zunahme seit 1925: 357 Schiffe mit 31 776 Br.-R.-T.

[211] Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen, 1925—1935.

in Deutschland gebaute Motorsegler

Periode	Zunahme		Abnahme	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
1926—25 . . .	2			1690
1927—26 . . .	38	ca. 3 884		
1928—27 . . .	72	ca. 8 702		
1929—28 . . .	17			305
1930—29 . . .	19	ca. 2 286		
1931—30 . . .	13	ca. 1 852		
1932—31 . . .	6			817
1933—32 . . .	32	ca. 4 860		
1934—33 . . .	18	ca. 5 287		
1935—34 . . .	7	ca. 679		
Insgesamt . . .	224	ca. 27 550		2812

Zunahme seit 1925: 224 Schiffe mit 24 738 Br.-R.-T.

Außer Holland haben vor allem die nordischen, z. T. auch die baltischen Staaten Motorsegler an Deutschland verkauft. Die Zahl der übrigen ausländischen Motorsegler in der deutschen Motorseglerflotte ist dagegen äußerst gering.

Die Mehrzahl der deutschen Motorsegler sind veralterte Fahrzeuge. Folgender Auszug veranschaulicht, wieviele Motorsegler deutschen und holländischen Ursprungs (aus Eisen und Stahl) im Jahre 1935 25 Jahre alt oder älter waren[212]:

	Anzahl	Br.-R.-T.
deutschen Ursprungs	161	16 327
holländischen Ursprungs . .	298	25 287

Im Gegensatz zu den Motorseglern sind die meisten ihrer Motoren in Deutschland hergestellt worden. Im Jahre 1935 waren insgesamt 721 Motoren einheimischen Fabrikats — davon 673 Motoren in Motorseglern aus Eisen und Stahl einmontiert. Dänischen Ursprungs waren im selben Jahre insgesamt 132 Motoren. Besonders die dänische Motorenfabrik H. Callesen & Co. in Apenrade hat im Laufe der Jahre viele Motoren an Deutschland verkauft. Die Anzahl der übrigen ausländischen Motoren in der deutschen Motorseglerflotte ist unbedeutend. Erwähnt muß noch werden, daß auch die Motoren z. T. sehr veraltert sind. Im Jahre 1935 waren mindestens 314 Motoren 10 Jahre alt oder noch älter — von diesen 314 Motoren wurden 295 von Motorseglern aus Eisen und Stahl verwendet[213].

Die Motorsegler Deutschlands sind hauptsächlich in den Häfen des Nordseegebiets — vor allem in Hamburg mit seinen großen Frachtmöglichkeiten — beheimatet. Diese Tatsache unterstreicht der folgende Auszug, der die wichtigsten Heimatplätze der deutschen Motorsegler im Jahre 1935 wiedergibt[214]:

[212] Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen, 1935.
[213] Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen, 1935.
[214] Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen, 1935.

Heimathafen	Motorsegler aus Eisen und Stahl		davon Fischereifahrzeuge	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
Hamburg . . .	466	ca. 48 162	2	236
Emden . . .	72	10 690	68	10 172
Vegesack . . .	69	9 774	67	9 541
Krautsand . .	30	2 195	—	—
Leer	29	4 746	26	4 453
Brake	25	2 762	—	—

Außer Hamburg sind also Krautsand und Brake die wichtigsten Plätze der Frachtmotorsegelschiffahrt, während Emden, Vegesack und Leer als die bedeutendsten Fischereizentren anzusehen sind.

Bemerkenswerterweise sind die meisten Heimathäfen der deutschen Motorsegler nicht mit den Wohnorten der Reeder identisch. Im Jahre 1935 waren 574 eiserne oder stählerne Schiffe mit ca. 61 100 Br.-R.-T. und 32 hölzerne Fahrzeuge mit ca. 2256 Br.-R.-T. in anderen Plätzen als in den Wohnorten der Reeder beheimatet[215]. So wohnen beispielsweise die Reeder der in Hamburg beheimateten Motorsegler in Finkenwärder, Neuenfelde, Cranz, Estebrügge, Lühe, Kehdingen usw.[216]

Die Reeder der deutschen Motorsegler sind überwiegend gleichzeitig Kapitäne ihrer Schiffe. Dies geht aus der nachfolgenden Übersicht, die die Besitzverhältnisse in der deutschen Motorsegelschiffahrt im Jahre 1935 wiedergibt, deutlich hervor[217]:

Motorsegler aus Eisen und Stahl

	Anz.	Br.-R.-T.
Einzelreeder, die Kapitäne ihrer Schiffe sind	614	ca. 58 869
Reedereien, deren einer Teilhaber Kapitän des betr. Schiffes ist	25	2 424
Übrige Reedereien	260	44 688
Zusammen	899	ca. 105 981

Motorsegler aus Holz

	Anz.	Br.-R.-T.
Einzelreeder, die Kapitäne ihrer Schiffe sind	41	3 648
Reedereien, deren einer Teilhaber Kapitän des betr. Schiffes ist	2	121
Übrige Reedereien	15	ca. 2 726
Zusammen	58	ca. 6 495

Motorsegler aus unbekanntem Material

	Anz.	Br.-R.-T.
Einzelreeder, die Kapitäne ihrer Schiffe sind	2	161
Zusammen	2	161

[215] Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen, 1935.

[216] Nübel: Probleme der Trampschiffahrt unter bes. Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt, S. 104.

[217] Der Germanische Lloyd nebst Nachträgen, 1935.

Mancherorts — z. B. in Cranz an der Elbe, Elsfleth usw. — ist der Individualismus in der Motorsegelschiffahrt stärker ausgeprägt, als aus den obigen Zahlen ersichtlich ist. Nicht selten fahren die Familienangehörigen eines Schiffers als Besatzungsmitglieder mit. Herr Gröger bei der See-Berufsgenossenschaft schätzt, daß etwa 30% der Motorseglerbesitzer mit Ehefrauen als Hilfskraft fahren, während etwa 30—35% der Schiffer ihre Söhne oder Schwiegersöhne als Besatzungsleute beschäftigen. Das „Hamburger Fremdenblatt" schrieb im übrigen hierüber im August 1935 folgendes:

„Gibt es doch Familien, in denen Vater, Söhne, Schwiegersöhne und Enkel gleichzeitig fahren, wobei nicht zu vergessen ist, daß in vielen Fällen vom Frühjahr bis in den späten Herbst hinein die Frauen ihre Männer begleiten und an Bord für das leibliche Wohl der Besatzung sorgen[218]."

Die deutsche Motorsegelschiffahrt ist heute restlos im Verband Deutscher Küstenschiffer e. V., Hamburg, zusammengefaßt. Seit dem 1. Oktober 1935 ist der Verband in die Fachgruppe „Küstenschiffer" (Reichsverkehrsgruppe „Seeschiffahrt") übergeleitet worden.

Holland war seit jeher von besonderer Bedeutung für die deutsche Kleinsegelschiffahrt. Die deutsche Motorsegelschiffahrt hat dieses Land — wie erwähnt — mit durchweg alten Fahrzeugen bereichert. Als Wettbewerber in der internationalen Motorsegelschiffahrt haben die holländischen Motorsegler die deutschen Fahrzeuge erfolgreich bekämpft. Es ist daher notwendig, auch die Entwicklung der Motorsegelschiffahrt in Holland zu verfolgen, um ein vollständiges Bild über die Struktur der Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern zu erhalten.

D. Die Entwicklung des Bestandes und die Verbreitung der Motorsegler Hollands.

Die amtliche Schiffahrtsstatistik Hollands verzeichnet eine erstaunlich geringe Anzahl Motorsegler. Im Jahre 1934 wurden 122 Motorsegler mit 30 747 m³ Nettoinhalt und 10 Segler mit 1853 m³ Nettoinhalt registriert. Die Tonnage der holländischen Segler und Motorsegler ist seit 1925 zurückgegangen, denn damals wurden 91 Motorsegler mit 31 661 m³ Nettoinhalt und 158 Segler mit 35 467 m³ Nettoinhalt verzeichnet[219]. Hierzu ist aber zu bemerken, daß die Zahl der holländischen Motorsegler weit größer ist als aus den obigen Zahlen hervorgeht, weil sie zu einem erheblichen Teil als Motorschiffe registriert werden.

Die Motorsegler Hollands sind durchweg große, moderne Fahrzeuge. Die Durchschnittsgröße der Schiffe der holländischen Motorseglerflotte beträgt rund 250 m³ Nettoinhalt. Der bevorzugteste Typ ist der „moderne Holländer", ein Einmaster mit Kreuzerheck und glattem Steven, der aus dem deutschen Ewer entwickelt worden ist. Im allgemeinen wird der „moderne Holländer" mit einer Ladefähigkeit von 150, 180 und 230 t. gebaut. Seines geringen Tiefganges wegen ist dieses Schiff sowohl für Fluß- und Kanalfahrt als auch für Seefahrt geeignet und stellt also den Idealtyp der holländischen Motorsegel-

[218] Nübel: Probleme der Trampschiffahrt unter bes. Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt, S. 104.

[219] Statistiek van de samenstelling der Nederlandsche koopvaardijvloot en van de scheepsrampen 1934 und Statistiek van de Zeescheepvaart 1925.

schiffahrt, die sich sowohl auf dem Rhein mit seinen Mündungsarmen und Kanälen, als auch in der ostseeischen Küstenfahrt beschäftigt, dar[220].

Die Mehrzahl der holländischen Motorsegler ist in Groningen, der Urheimat der holländischen Kleinsegelschiffahrt, konzentriert. Im Jahre 1934 wurden dort 56 Fahrzeuge mit einem Nettoinhalt von 13 606 m³ registriert. Die übrigen Motorsegler Hollands sind verhältnismäßig gleichmäßig auf die anderen Hafenplätze des Landes verteilt[221].

Mit diesen Feststellungen sei der Überblick über die Entwicklung und die Struktur der Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern abgeschlossen. Was hat uns dieser Überblick gezeigt? Erstens, daß die wichtigsten Motorsegelschiffahrtsländer Deutschland, Schweden, Dänemark und Holland sind. Zweitens haben wir u. a. auch die Zusammensetzung der Motorseglerflotten dieser Länder feststellen können. Deutschland besitzt von diesen Staaten die bedeutendste Motorseglertonnage, aber seine Motorsegler sind zum größten Teil überalterte eiserne oder stählerne Fahrzeuge holländischen Ursprungs. — Die schwedischen Motorsegler sind im allgemeinen veralterte hölzerne Schiffe unter 100 Br.-R.-T., während die dänische Motorseglerflotte sich zum großen Teil aus Fischereifahrzeugen unter 100 Br.-R.-T. zusammensetzt. Nur die Holländer können einen modernen, schlagkräftigen Motorseglerbestand aufweisen. Die Konkurrenzvoraussetzungen der Motorsegelschiffahrtsländer sind also verschieden, und dies nicht nur in technischer Hinsicht. Die kommenden Abschnitte werden zeigen, daß die Motorsegelschiffahrt in den betreffenden Ländern unter ganz verschiedenartigen Verhältnissen arbeiten muß und jede für sich mit noch zu lösenden betriebs- und volkswirtschaftlichen Problemen zu kämpfen hat. Zunächst sei daher die betriebswirtschaftliche Seite der Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern zu untersuchen.

V. Die Probleme der Motorsegelschiffahrt.

A. Betriebswirtschaftliche Probleme.

a) Rentabilitätsfragen der Motorsegelschiffahrt im allgemeinen.

Die betriebswirtschaftlichen Probleme der Motorsegelschiffahrt sind — so paradoxal es auch klingen mag — bedeutend schwieriger zu untersuchen als die volkswirtschaftlichen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die einzelnen Motorseglerbesitzer nicht geneigt sind, ihre tatsächliche finanzielle Stellung bekanntzugeben.

In seiner Arbeit „Probleme der Trampschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt" hat Dr. Nübel versucht, durch die Wiedergabe zweier Rentabilitätsberechnungen ein Licht auf die Wirtschaftsverhältnisse der deutschen Motorsegelschiffahrt zu werfen[222].

Bei diesen Rentabilitätsberechnugen ist Dr. Nübel zweifellos bemüht gewesen, sämtliche für die Rentabilität in Frage kommenden Kosten zu ermitteln. Abgesehen davon, daß Dr. Nübel — nach Ansicht des Führers des Verbandes

[220] Nübel: Probleme der Trampschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt, S. 106.

[221] Statistiek van de samenstelling der Nederlandsche koopvaardijvloot en van de scheepsrampen 1934.

[222] Nübel: Probleme der Trampschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt, S. 121 und 124.

Deutscher Küstenschiffer e. V., Herrn Techen — offenbar hinsichtlich der wiedergegebenen Aufstellungen ungenügend informiert wurde, kann man aus derartigen Rentabilitätsberechnungen keine Rückschlüsse auf die Rentabilität der gesamten deutschen Motorsegelschiffahrt ziehen. Die Nübelschen Beispiele sind nämlich keineswegs typisch und können es auch nicht sein, weil praktisch jeder Motorseglerbesitzer unter verschiedenartigen wirtschaftlichen Umständen arbeitet. Denn verschieden sind u. a.: Einkaufspreis, Alter, Raumgehalt und Takelung des Schiffes; Alter, Stärke und Einkaufspreis des Motors, verschieden die Fahrtbereiche, Ladungen, Betriebskosten und wirtschaftliche Stellung des Schiffers, verschieden aber auch die Frachteinnahmen und sehr oft die Versicherungsunkosten. Ein einigermaßen zuverlässiges Bild über die Rentabilität der deutschen Motorsegelschiffahrt würde man nur dann erhalten, wenn die Motorseglerbesitzer gesetzlich verpflichtet wären, jedes Jahr ihre Rentabilitätsberechnungen — aufgestellt nach ganz bestimmten Normen — beispielsweise an das Statistische Reichsamt einzuschicken. Der wissenschaftliche Wert dieser Rentabilitätsberechnungen wäre sicherlich mindestens so groß wie der der Steuererklärungen!

Wichtiger als einzelne Rentabilitätsberechnungen— man möchte sagen von entscheidender Bedeutung für die Rentabilität der Motorsegelschiffahrt — sind aber diejenigen Vorschriften und Gesetze, welche die Arbeitsverhältnisse der Motorsegelschiffahrt regeln. Diese gesetzlichen Bestimmungen sind so mannigfaltig und erschöpfend, daß sie hier im einzelnen unmöglich behandelt werden können, sondern nur eine flüchtige Erwähnung finden können.

In Holland finden die allgemeinen Bestimmungen des Schiffahrtsgesetzes vom 1. Juli 1909 auch auf die Motorsegler Anwendung. Dieses Gesetz enthält u. a. Bestimmungen über Vermessungen, Zulassungen in der Schiffahrt, Besichtigungen sowie Bestimmungen über die Befehlspersonen und wird u. a. ergänzt durch den Beschluß vom 26. November 1932 (Ladungs-, Stauerei-, Ballast-Bemessungsvorschriften usw., sowie durch Freibordbestimmungen usw.)[223].

In Schweden unterliegt die Motorsegelschiffahrt folgenden Gesetzen und Vorschriften: 1. der Verordnung vom 29. 3. 1912 betr. Befehl auf schwedischen Handelsschiffen, 2. dem Gesetz vom 16. 10. 1914 über die Besichtigung von Schiffen, 3. der Verordnung vom 31. 12. 1914 mit näheren Vorschriften betr. Besichtigung von Schiffen, 4. der Verordnung vom 20. 5. 1927 betr. Schiffsbau und Ausrüstung, 5. der Verordnung vom 20. 5. 1927 betr. Wohnverhältnisse der Schiffsangestellten usw. und 6. der Verordnung vom 9. Dezember 1932 betr. gewisse Sicherheitsmaßnahmen bei der Anwendung von Schiffen. Ein besonders wichtiges Gesetz ist das Gesetz über die Arbeitszeit auf schwedischen Schiffen vom 13. 7. 1926, welches in einem späteren Abschnitt ausführlicher behandelt wird[224].

Die dänischen Motorseglerbesitzer haben sich vor allem nach dem Gesetz über das Seegewerbe vom 28. 2. 1916 mit späteren Änderungen zu richten. Der wichtigste Abschnitt dieses Gesetzes ist das Kapitel I über die Zulassung zum Seegewerbe[225]. Eine starke Kritik haben die dänischen Verordnungen für schiffbrüchige Motorseglerbesitzer in der dänischen Motorsegelschiffahrt ausgelöst. Nach diesen Bestimmungen ist der dänische schiffbrüchige Motorsegler-

---

[223] G. G. Pekelharing: Schepenwet.
[224] Land- och sjötrafikmedel, S. 44.
[225] Lovtidenden A. Nr. 11, herausgeg. am 4. 4. 1928, Nr. 73—76, S. 212.

besitzer verpflichtet, 1. das Zeug des schiffbrüchigen Seemannes zu ersetzen, 2. Seeerklärung abzugeben (zweimal, wenn er Schiffbruch im Ausland erlitten hat), und 3. Heuer für die schiffbrüchige Besatzung 2 Monate im voraus zu bezahlen[226].

Schließlich sind die deutschen Motorseglerbesitzer vor allem den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft, den Bemannungs-Richtlinien für deutsche Seeschiffe vom 18. 12. 1934 sowie der Schiffsbesetzungsordnung vom 29. Juni 1931 unterworfen. Für die Versicherung der Seeleute ist die Satzung der See-Krankenkasse in der Fassung vom 1. 1. 1936 richtunggebend.

Die Erwähnung obiger Gesetze und Bestimmungen möge genügen, um festzustellen, unter welchen verschiedenartigen Verhältnissen die Motorseglerbesitzer in den Hauptländern arbeiten müssen. Es hat sich herausgestellt, daß diese Vorschriften für die Konkurrenzfähigkeit im internationalen Verkehr und damit für die Rentabilität der Motorsegelschiffahrt von größter Bedeutung sind. Prof. Schulz-Kiesow hat einmal die betriebswirtschaftlichen Vorteile der holländischen Motorseglerbesitzer gegenüber den deutschen untersucht und ist damals zu folgenden Feststellungen gekommen:

1. bestehen die holländischen Motorsegler aus durchweg modernen, größeren Fahrzeugen,
2. sind die Fahrtgrenzen in Holland weiter gezogen als in Deutschland,
3. sind die Besatzungsvorschriften in Holland milder als in Deutschland,
4. wird die Freibordkontrolle großzügiger gehandhabt in Holland als in Deutschland,
5. wurde festgestellt, daß bei Motorseglern, die deutsche Schiffer aus Holland bezogen, der Kapazitätsunterschied zwischen gleich großen deutschen und holländischen Schiffen 10—15% betrug,
6. ist die Belastung mit Steuern und sozialen Abgaben geringer in Holland als in Deutschland, und
7. schließlich haben die Holländer die Berechtigung, in Schweden Küstenschiffahrt auszuüben[227].

Diese Vorteile der Holländer bestehen im großen und ganzen heute noch, und es mag noch angeführt werden, daß man auch in Dänemark nicht erbaut ist über diese Begünstigungen der Holländer, die teils durch Gesetzgebung, teils durch Entwicklung entstanden sind.

Ein abschließendes Urteil über die Rentabilität der Motorsegelschiffahrt in den in dieser Arbeit zu behandelnden Länder kann aus erwähnten Gründen nicht gefällt werden. Nur in Schweden hat man sich staatlicherseits mit der wirtschaftlichen Stellung der Schiffahrt befaßt, und wenn auch die Form der Untersuchung es unmöglich macht, die Wirtschaftsstellung der schwedischen Motorsegelschiffahrt exakt zu ermitteln, so verdient sie doch eine ausführlichere Behandlung.

---

[226] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 4 v. 15. 2. 1937, S. 3—4.

[227] Schulz-Kiesow: „Wettbewerbsprobleme der deutschen Küstenschiffahrt", Wirtschaftsdienst Nr. 45 vom 6. 11. 1931.

b) Die wirtschaftliche Stellung der schwedischen Motorsegelschiffahrt.

Um die Rentabilität der schwedischen Schiffahrt festzustellen, ist man in erster Linie von den betriebswirtschaftlichen Unternehmungsformen ausgegangen. So hat man die schwedische Schiffahrt folgendermaßen eingeteilt:

a) Linienreedereiaktiengesellschaften,
b) Trampreedereiaktiengesellschaften,
c) Reedereien für Tankfahrzeuge,
d) Partenreedereien,
e) Einzelreedereien.

Diese Reedereien hat man wiederum — je nach Bedarf — in größere, mittelgroße und kleinere Reedereien untergeteilt. Als größere Reedereien werden solche bezeichnet, die Fahrzeuge von 1000 Br.-R.-T. und darüber besitzen, mittelgroß sind sie, wenn der Bruttoraumgehalt ihrer Schiffe zwischen 200—1000 schwankt, und die kleineren Reedereien schließlich sind solche, deren Fahrzeuge unter 200 Br.-R.-T. groß sind. Von den obenerwähnten Reedereien besitzen nur die zwei letztgenannten Motorsegler. Eigentümlicherweise muß man dabei feststellen, daß die Mehrzahl der Motorsegler den Partenreedereien gehört.

Die größeren Partenreedereien sind 11 an der Zahl und besitzen nur Dampfer. Die mittelgroßen Partenreedereien umfassen Schiffe zwischen 200 bis 500 Br.-R.-T., weil es keine Reedereien mit Fahrzeugen zwischen 500 bis 1000 Br.-R.-T. gibt, und sind 42 an der Zahl. Diese Gruppe umfaßt 6 Dampfer, 22 Motorsegler und 14 Segelschiffe, und ihre Bilanz für das Jahr 1933 sieht folgendermaßen aus:

Aktiva	1000 Kr.	%
Buchwert der Flotte	1418	99,9
Außenstände	—	—
Bank und Kasse	2	0,1
Zusammen	1420	100,0
Passiva		
Eigenkapital mit Abzug von balanciertem Verlust	933	65,7
Fremdkapital (Schulden) . . .	487	34,3
Zusammen	1420	100,0

Zu dieser Bilanz sei folgendes bemerkt: Der durchschnittliche Buchwert der Fahrzeuge ist 140,9 Kr. pro Br.-R.-T. und der Wert des Schiffsbestandes macht 99,9% der Aktiven aus. Demgegenüber ist das Eigenkapital nur 65,7% von den Passiven, während die Schulden bedeutend sind — 34,3% von den den Passiven. Es muß hierbei aber eingeflochten werden, daß die Finanzstellung der Motorsegler im Verhältnis zu den anderen zu dieser Gruppe gehörenden Fahrzeugen günstiger ist, denn man beziffert den Buchwert der Motorsegler auf 150 Kr. pro Br.-R.-T., während beispielsweise der entsprechende Wert für die Segelschiffe nur 75 Kr. pro Br.-R.-T. ausmacht.

Über die Einnahmen und Ausgaben der mittelgroßen Partenreedereien im Jahre 1933 gibt die folgende Aufstellung Aufschluß:

Einnahmen	1000 Kr.	%
Bruttofrachten		
a) in der Auslandsfahrt		
1. Güterbeförderung von Schweden nach dem Ausland	400	32,4
2. Güterbeförderung vom Ausland nach Schweden . .	178	14,4
3. Güterbeförderung zwischen ausländischen Häfen . .	201	16,3
b) in einheimischer Fahrt		
insgesamt für Güter-, Passagier- und Postbeförderung .	427	34,5
In Zeitbefrachtung in einheimischer Fahrt	16	1,3
Übrige Einnahmen	14	1,1
Summe Einnahmen	1236	100,0
Verlust vor Abschreibungen	21	—
Zusammen	1257	—

Ausgaben	1000 Kr.	%
Heuer	300	25,8
Verpflegung	108	9,3
Kohle und Öl, einschl. Schmiermittel	124	10,7
Schiffsunkosten	271	23,3
Reparaturen und Unterhaltung	132	11,4
Assekuranzprämien	81	7,0
Lade- und Löschkosten	97	8,3
Zinsen	24	2,1
Kontorkosten und übrige Kosten	25	2,1
Summe Ausgaben	1162	100,0
Gewinn vor Abschreibungen	95	—
Zusammen	1257	—

Ein Blick auf obige Aufstellung läßt erkennen, daß die Gewinne vor den Abschreibungen 74 000 Kr. ausmachten. Die Höhe der Abschreibungen belief sich auf 61 000 Kr. Demnach hätten also die mittelgroßen Partenreedereien einen Nettogewinn von 13 000 Kr. gehabt. Dieser Gewinn ist aber nur ein Buchgewinn. Von den 42 Reedereien hatten nämlich nur 19 Abschreibungen vorgenommen, und zwar in der Höhe von 9% vom berechneten Buchwert am Anfang des Jahres. Würde man diese 9% auf sämtliche mittelgroße Partenreedereien übertragen, würde aber ihre Verlustziffer zu groß werden, weil diese 9% nicht nur die normalen Abschreibungen umfassen, sondern auch frühere, versäumte Abschreibungen ausgleichen. Bei einer normalen Abschreibung von 7% entsteht dennoch ein großer Verlust[228].

Die kleineren Partenreedereien umfassen 348 Fahrzeuge mit 30 725 Br.-R.-T.; davon sind 13 Dampfer, 37 Motorfahrzeuge, 280 Motorsegler und

[228] Den svenska sjöfartsnäringen, S. 43—46.

18 reine Segelschiffe. Ihre Finanzstellung für das Jahr 1933 geht aus folgender Aufstellung hervor:

Aktiva	1000 Kr.	%
Buchwert der Flotte	5687	98,3
Übrige Bestände	14	0,2
Außenstände	3	0,1
Bank und Kasse	84	1,4
Zusammen	5788	100,0
Passiva		
Eigenkapital mit Abzug von balanciertem Verlust	3688	63,7
Fremdkapital (Schulden)	2100	36,3
Zusammen	5788	100,0

Die Verschuldung der kleineren Partenreedereien ist aber prozentual etwas größer als die der mittelgroßen Reedereien. Außerdem schätzt man den Wert des Schiffsbestandes dieser Gruppe auf nur 4,3 Mill. Kr., so daß die Finanzstellung dieser Gruppe in Wirklichkeit schlechter ist als aus der obigen Aufstellung hervorgeht.

Die Einnahmen und Ausgaben der kleineren Partenreedereien während des Jahres 1933 sind aus dem nachstehenden Schema ersichtlich:

Einnahmen	1000 Kr.	%
Bruttoeinnahmen		
a) in der Auslandsfahrt		
1. Güterbeförderung von Schweden nach dem Ausland	1010	22,8
2. Güterbeförderung vom Ausland nach Schweden	530	12,0
3. Güterbeförderung zwischen ausländischen Häfen	334	7,6
b) in einheimischer Fahrt		
insgesamt für Güter-, Passagier- und Postbeförderung	2539	57,3
Übrige Einnahmen	15	0,3
Summe Einnahmen	4428	100,0
Verlust vor Abschreibungen	124	—
Zusammen	4552	—

Ausgaben	1000 Kr.	%
Heuer	1283	30,4
Verpflegung	371	8,8
Kohle und Öl, einschl. Schmiermittel	628	14,9
Schiffsunkosten	867	20,5
Reparaturen und Unterhaltung	509	12,1
Assekuranzprämien	186	4,4
Lade- und Löschkosten	190	4,5
Zinsen	102	2,4
Kontorkosten und übrige Kosten	85	2,0
Summe Ausgaben	4221	100,0
Gewinn vor Abschreibungen	331	—
Zusammen	4552	—

Von den 348 kleineren Partenreedereien haben 105 Verluste gehabt, während 18 Reedereien weder Gewinne noch Verluste zu verzeichnen hatten. Dabei ist, wie ersichtlich, eine Verlustziffer von 124 000 Kr. vor den Abschreibungen herausgekommen. Diese Verlustziffer ist in Wirklichkeit zu niedrig. Abgesehen von den Abschreibungen haben nämlich die Teilhaber in vielen Fällen sowohl auf angemessene Löhne als auch auf Zinsen für investiertes Kapital verzichten müssen. Dagegen dürfte der Gewinnbetrag der übrigen 225 Partenreedereien in Höhe von 331 000 Kronen der tatsächliche sein.

Im ganzen aber haben die kleineren Partenreedereien mit Verlust gearbeitet. Die Abschreibungen im Jahre 1933 betrugen für 179 Reedereien — also etwas mehr als die Hälfte — 284 000 Kronen. Schon diese Summe allein zeigt die Unrentabilität der kleineren Partenreeder. Diese Abschreibungen machen 7,9% von dem berechneten Buchwert der Fahrzeuge am Anfang des Jahres aus[229].

Wie die größeren Partenreedereien besitzt auch die größte Gruppe der Einzelreedereien — 11 an der Zahl — keine Motorsegler. Die Zahl der mittelgroßen Einzelreedereien ist 16. Diese Kategorie umfaßt 7 Dampfer, 11 Motorfahrzeuge, 20 Motorsegler und ein reines Segelschiff. Im Jahre 1933 sah ihre Bilanz folgendermaßen aus:

Aktiva	1000 Kr.	%
Buchwert der Flotte	1077	92,4
Übrige Bestände	3	0,3
Außenstehende Aktien	1	0,1
Außenstände	19	1,6
Bank und Kasse	65	5,6
Zusammen	1165	100,0
Passiva		
Eigenkapital mit Abzug von balanciertem Verlust	545	—
abzüglich innestehender Aktien .	18	—
Zusammen	527	45,2
Fremdkapital (Schulden) . . .	638	54,8
Zusammen	1165	100,0

Durchschnittlich sind die Fahrzeuge dieser Gruppe mit 154,8 Kr. pro Br.-R.-T. bewertet worden. Der tatsächliche Verwendungswert dieser Schiffe dürfte aber durchschnittlich ca. 135,— Kr. sein. Demnach ist die Finanzstelllung der mittelgroßen Einzelreedereien wesentlich schlechter als aus der obigen Bilanz hervorgeht.

Über die Einnahmen und Ausgaben der mittelgroßen Einzelreedereien im selben Jahre gibt die nachstehende Aufstellung Aufschluß:

[229] Den svenska sjöfartsnäringen, S. 44—47.

Einnahmen	1000 Kr.	%
Bruttofrachten		
a) in der Auslandsfahrt		
1. Güterbeförderung von Schweden nach dem Ausland	183	14,0
2. Güterbeförderung vom Ausland nach Schweden	158	12,1
3. Güterbeförderung zwischen ausländischen Häfen	313	24,0
b) in einheimischer Fahrt		
insgesamt für Güter-, Passagier- und Postbeförderung	616	47,2
Übrige Einnahmen	36	2,7
Summe Einnahmen	1306	100,0
Verlust vor Abschreibungen	40	—
Zusammen	1346	—

Ausgaben	1000 Kr.	%
Heuer	269	21,7
Verpflegung	79	6,4
Kohle und Öl, einschl. Schmiermittel	146	11,8
Schiffsunkosten	260	21,0
Reparaturen und Unterhaltung	159	12,9
Assekuranzprämien	60	4,8
Lade- und Löschkosten	164	13,3
Zinsen	25	2,0
Kontorkosten und übrige Kosten	75	6,1
Summe Ausgaben	1237	100,0
Gewinn vor Abschreibungen	109	—
Zusammen	1346	—

Dieser Aufstellung zufolge betrug also der Gewinn der mittelgroßen Einzelreedereien vor den Abschreibungen 69 000 Kr. Die Abschreibungen machten aber 76 000 Kr. aus, so daß diese Reedereien mit einem Verlust von 7000 Kr. arbeiten mußten. In Wirklichkeit waren aber ihre Verluste noch größer, denn von den 16 Reedereien hatten nur 10 Abschreibungen vorgenommen, und zwar in der Höhe von 11% vom Buchwert der Schiffe am Anfang des Jahres. Rechnet man aber für sämtliche Reedereien einen Abschreibungssatz von nur 7% vom berechneten Buchwert am Anfang des Jahres, erhält man einen Abschreibungsbetrag von 81 000 Kr. und einen Verlust von ca. 12 000 Kr.[230].

Die kleineren Einzelreedereien sind 181 an der Zahl und besitzen eine Handelsflotte von 181 Fahrzeugen mit 11 282 Br.-R.-T. Diese setzt sich aus 15 Dampfern, 26 Motorfahrzeugen, 129 Motorseglern und 11 Segelschiffen zusammen. Jeder Reeder besitzt also nur ein Schiff. Die wirtschaftliche Stellung dieser Gruppe geht aus der folgenden Aufstellung hervor:

Aktiva	1000 Kr.	%
Buchwert der Flotte	1822	100,0
Zusammen	1822	100,0
Passiva		
Eigenkapital mit Abzug von balanciertem Verlust	1102	60,5
Fremdkapital (Schulden)	720	39,5
Zusammen	1822	100,0

[230] Den svenska sjöfartsnäringen, S. 50—52.

Der durchschnittliche Buchwert der Schiffe beträgt 161,5 Kr. pro Br.-R.-T. Der tatsächliche Verwendungswert der Schiffe dieser Kategorie dürfte aber durchschnittlich um 140,— Kr. pro Br.-R.-T. sein. Nach diesem Durchschnittswert würde also der wirkliche Wert des Schiffsbestandes nur 1,58 Mill. Kr. statt 1,82 Mill. Kr. betragen. Dementsprechend würde das Eigenkapital sich nur auf etwa 860 000 Kr. beziffern. Da die Schulden 720 000 Kr. ausmachen, sind sie also verhältnismäßig hoch.

Die Einnahmen und Ausgaben der kleineren Einzelreedereien gehen aus folgender Aufstellung hervor:

Einnahmen	1000 Kr.	%
Bruttofrachten		
a) in der Auslandsfahrt		
1. Güterbeförderung von Schweden nach dem Ausland	247	15,5
2. Güterbeförderung vom Ausland nach Schweden	196	12,3
3. Güterbeförderung zwischen ausländischen Häfen	99	6,2
b) in einheimischer Fahrt		
insgesamt für Güter-, Passagier- und Postbeförderung	1043	65,5
Übrige Einnahmen	7	0,5
Summe Einnahmen	1592	100,0
Verlust vor Abschreibungen	79	—
Zusammen	1671	—

Ausgaben	1000 Kr.	%
Heuer	522	33,5
Verpflegung	133	8,5
Kohle und Öl einschl. Schmiermittel	253	16,2
Schiffsunkosten	289	18,5
Reparaturen und Unterhaltung	188	12,1
Assekuranzprämien	50	3,2
Lade- und Löschkosten	64	4,1
Zinsen	38	2,4
Kontorkosten und übrige Kosten	24	1,5
Gewinn vor Abschreibungen	110	—
Summe Ausgaben	1561	100,0
Zusammen	1671	—

Von den 181 Reedereien haben 59 mit Verlust gearbeitet, während 19 weder Verlust noch Gewinn zu verzeichnen hatten. Für diese Reedereien bezifferte sich der Verlust auf 79 000 Kr. Dieser Betrag scheint aber im Grunde zu niedrig zu sein, weil der Reeder oft auf Lohn und Zinsen von investiertem Kapital hat verzichten müssen. Die Gewinne der übrigen 103 Reedereien betrugen 110 000 Kr. Diese Summe dürfte zuverlässiger sein als die oben angeführte Verlustsumme.

Von den 181 Reedereien haben 76 66 000 Kr. abgeschrieben, und zwar nach 7,5% vom Buchwert ihrer Schiffe am Anfang des Jahres. Überträgt man diesen Prozentsatz auf sämtliche Reedereien, ergibt sich, daß auch die kleineren Einzelreedereien im ganzen mit großen Verlusten gearbeitet haben[231].

[231] Den svenska sjöfartsnäringen, S. 51—53.

Die obigen Ausführungen über die Finanzstellung einiger schwedischer Schiffahrtskategorien haben zweifellos vermocht, auch ein Licht in die Rentabilitätsverhältnisse der schwedischen Motorsegelschiffahrt zu werfen. Es wäre vom Sanierungsgesichtspunkt aus zu begrüßen, wenn man in anderen großen Motorsegelschiffahrtsländern wie Deutschland und Dänemark staatlicherseits derartige Rentabilitätsuntersuchungen vornehmen würde. In Deutschland ist ja die Verschuldung — zum großen Teil auf Schiffsaufkäufe in Holland zurückzuführen — seit langem ein akutes Problem gewesen. Wie der Leiter des Verbandes Deutscher Küstenschiffer e. V., Herr Techen, dem Verfasser mitteilte, ist jedoch die Verschuldung an Holland in den letzten Jahren wesentlich zurückgegangen. Auch in Dänemark ist die Verschuldung ein wichtiges Problem — dort schätzt der Leiter des „Dansk Sejlskibsrederi-Forening", Herr Borch Johansen, daß 75% der dänischen Motorseglerbesitzer verschuldet sind, und zwar durchschnittlich zu 50% von dem Wert ihrer Schiffe oder Motoren.

Es ist zu bedauern, daß ein genügendes Material über die deutsche und dänische Verschuldung in der Motorsegelschiffahrt nicht erhältlich ist. Unsere Untersuchungen über die betriebswirtschaftlichen Fragen der Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern müssen daher als abgeschlossen betrachtet werden, und wir haben uns nun den volkswirtschaftlichen Problemen der Motorsegelschiffahrt in diesen Ländern zuzuwenden.

B. Die volkswirtschaftlichen Probleme der Motorsegelschiffahrt.

α) Die nationalen Probleme der Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern.

a) Die Konkurrenzverhältnisse in der finnischen Motorsegelschiffahrt.

Wie in der Einleitung dieser Arbeit erwähnt wurde, sind die volkswirtschaftlichen Probleme der Motorsegelschiffahrt teils nationaler, teils internationaler Natur. Von den in diesem Abschnitt zu behandelnden Ländern — Finnland, Schweden, Dänemark und Deutschland — hat die Motorsegelschiffahrt des erstgenannten Landes mit den wenigsten Schwierigkeiten zu kämpfen. Teils ist sie — wenigstens was die Küstenfahrt anbelangt — vor ausländischer Konkurrenz geschützt — darüber ausführlicher in einem späteren Abschnitt — und teils vollzieht sich ihr Wettstreit, wie wir jetzt feststellen werden, hauptsächlich mit den einheimischen Seefahrzeugen.

Für die finnische Schiffahrt im allgemeinen sind die Autobusse und die Eisenbahnen starke Konkurrenten. Viele in der Küstenfahrt beschäftigte Liniendampfer — vorwiegend in Helsingfors und Åbo beheimatet — haben ihre Tätigkeit auf Grund des Autobusverkehrs, der in größerem Umfange vor etwa 10 Jahren einsetzte, einstellen müssen. Von einer Konkurrenz der Kraftwagen für die Motorsegler kann aber deswegen keine Rede sein, weil Letztgenannte sich auf den Transport von Massengütern — hauptsächlich Sand und Holz — beschränken.

Etwas anders liegt der Fall bei den Eisenbahnen. Jedoch werden in den meisten Fällen Holz und Sand von solchen Plätzen gewonnen, die eine sofortige Verladung auf das Schiff ermöglichen. Dieser Umstand vermindert die Transportkosten dieser Güter und schützt somit die Motorsegler vor einer allzu starken Konkurrenz seitens der Eisenbahnen.

Die Konkurrenzlage der finnischen Motorsegler gegenüber den einheimischen Seefahrzeugen ist gleichfalls günstig. Mit den Dampfern und Motorfahrzeugen ist kaum eine Konkurrenz vorhanden, weil diese vorwiegend den Transport von Stückgut übernehmen, und was die Segelschiffe betrifft, haben wir schon festgestellt, daß diese in starker Abnahme begriffen sind und mehr und mehr motorisiert werden. Untenstehender Auszug aus der amtlichen finnischen Schiffahrtsstatistik „Merenkulku-Sjöfart" der Jahre 1925 und 1935 möge die Entwicklung der Konkurrenzverhältnisse innerhalb der finnischen Küstenschiffahrt (einschl. Binnenschiffahrt) veranschaulichen:

	Dampfer u. Motorfahrzeuge (einschl. Motorsegler)			Segelschiffe		
Jahr	Anz.	N.-R.-T.	Bruttofrachten (in Fmk.)	Anz.	N.-R.-T.	Bruttofrachten (in Fmk.)
1925	396	29 245	80 981 685	221	7609	4 531 174
1935	351	22 209	63 045 688	77	2527	1 197 403

Ein wichtiger Verkehrsweg für die finnischen Motorsegler ist die Strecke zwischen den Ladogahäfen und den Häfen am Finnischen Meerbusen, die über den Nevafluß befahren wird. Von den Ladogahäfen werden hauptsächlich gesägte Holzwaren transportiert, welche dann von den südfinnischen Häfen ins Ausland gebracht werden[232].

b) Die Probleme der schwedischen Motorsegelschiffahrt.

aa) Der Konkurrenzkampf der Schiffahrt mit den Landfahrzeugen.

aaa) Die Voraussetzungen der schwedischen Verkehrsmittel für die gegenseitige Konkurrenz.

Im Gegensatz zu den finnischen Motorseglern hat die schwedische Motorsegelschiffahrt — als ein Teil der Trampschiffahrt — mit weit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen. Teils ist sie — wie die übrige schwedische Tramp- und Linienschiffahrt — einer starken Konkurrenz seitens der Eisenbahnen und Kraftwagen ausgesetzt, teils hat sie aber auch einen heftigen Konkurrenzkampf innerhalb der einheimischen Schiffahrt selbst auszufechten.

In Schweden hat man sich staatlicherseits mit der Frage des Verhältnisses zwischen Land- und Seefahrzeugen befassen müssen, um die Konkurrenzverhältnisse im schwedischen Verkehrsleben erträglicher gestalten zu können. Wenn auch diese Untersuchung nicht die schwedischen Motorsegler im besonderen umfaßt, verdient sie jedoch hier behandelt zu werden, weil die Motorsegler Schwedens doch schließlich einen beträchtlichen Teil der Trampschiffahrtsflotte ausmachen.

Um einen Einblick in die Konkurrenzverhältnisse innerhalb des schwedischen Verkehrslebens zu gewinnen, ist es vor allen Dingen notwendig, zu untersuchen, unter welchen Voraussetzungen die verschiedenen Verkehrsmittel arbeiten. Diese Untersuchung wird einmal feststellen, daß der Wettkampf zwischen den verschiedenen Fahrzeugen ein ungleicher ist, zweitens Verständnis

[232] Nach Informationen beim finnischen Zentralbüro für Schiffahrtsstatistik, Helsingfors 1937.

aufbringen für die Abwehrmaßnahmen der Eisenbahnen und der Schiffahrt gegenüber den Kraftwagen und drittens Vorschläge für die Lösung des schwedischen Verkehrsproblems bringen.

Zunächst sei der Umfang der Verkehrswege der verschiedenen Verkehrsmittel festgestellt! Ende 1934 betrug die Bahnlänge der schwedischen Eisenbahnen 16 600 km. Die Zahl der Bahnhöfe sowie Haltestellen und Ladeplätze bezifferte sich auf 3600. Im Verhältnis zur Bevölkerung hat Schweden die größte Eisenbahnlänge. Nach dem statistischen Jahresbuch von 1933 betrug die Länge der schwedischen allgemeinen Wege 80 000 km. Die Länge der Verkehrswege der Schiffahrt ist dagegen schwieriger anzugeben. Die einheimische Schiffahrt wird teils als Küstenschiffahrt, teils als Kanal- und Binnenschiffahrt betrieben. Die Küstenstrecke ist ca. 2500 km lang. Zählt man die Buchten zu, beträgt sie ca. 7600 km. Die Binnenseen Vänern, Vättern und Mälaren stehen durch Kanäle in Schiffsverbindung mit dem Meer. Die Zahl der Hafenplätze betrug 1934 278. Hinzu kommen ca. 300 Hafenplätze mit besonderen Kaianlagen sowie eine unbekannte Anzahl Häfen hauptsächlich für den lokalen Verkehr[233].

Hinsichtlich der rechtlichen Verpflichtungen der Verkehrsunternehmungen gegenüber den von ihnen befahrenen Wegen ist folgendes zu sagen: Die Eisenbahnen — sowohl die staatlichen als die privaten — sind verpflichtet, die von ihnen befahrenen Wege selbst zu bauen und zu unterhalten. Die Kraftwagen und die Seefahrzeuge dagegen benutzen Wege und Wasserstraßen, die durch staatliche und kommunale Mittel bereitgestellt worden sind. Dabei obliegt es im allgemeinen den Eisenbahnunternehmungen, für die Anschaffung, Verzinsung und Erneuerung des Wegekapitals zu sorgen, wobei diese Verpflichtung unabhängig ist von dem Umfang des Verkehrs, während die Kraftwagenverkehrsunternehmer sowie die Schiffahrt nicht mehr zur Verzinsung des in Wegen, Wasserstraßen und Häfen investierten Kapitals beizutragen brauchen, als es ihrer relativen Benutzung von diesen Wegen usw. entspricht, vorausgesetzt natürlich, daß eine derartige Verzinsung überhaupt von ihnen verlangt wird. Dasselbe gilt hinsichtlich der Unterhaltung der Verkehrsstraßen[234].

Betreffend die rechtlichen Verpflichtungen im allgemeinen, unter welchen die verschiedenen Verkehrsmittel arbeiten müssen, sei folgendes ausgeführt: Die Ausübung des Eisenbahnverkehrs erfordert königliche Konzession. Die Tätigkeit der Eisenbahnen wird reguliert teils durch gewisse Verfassungen — in erster Linie die Eisenbahnverkehrsordnung — teils durch der Eisenbahnverwaltung gegebene Instruktionen sowie durch in verschiedenen Konzessionen aufgenommene Bestimmungen. Ferner stehen die schwedischen Eisenbahnen unter staatlicher Kontrolle. Sie sind verpflichtet, Reisende und Güter unter den Bedingungen und nach den Bestimmungen, die durch königlichen Beschluß zustandekommen, zu befördern. Ihre Tarife, die veröffentlicht werden müssen, werden auch vom schwedischen König festgesetzt. Ihre Aufstellung ist vielfach von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten abhängig gemacht worden.

Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftwagen ist gleichfalls abhängig von einer behördlich erteilten Konzession. In der Hauptsache ist der Kraftwagenverkehr in Schweden geregelt nach einer Verordnung für Motorfahrzeuge. Darüber hinaus müssen sich die Kraftwagenunternehmungen

[233] Land- och sjötrafikmedel, S. 24.
[234] Land- och sjötrafikmedel, S. 22.

Bestimmungen unterwerfen, die in jedem besonderen Falle notwendig erscheinen. Im übrigen ist der schwedische Kraftwagenverkehr nicht — auch wenn er in offener Konkurrenz mit den Eisenbahnen ausgeübt wird — in der praktischen Ausübung an Verpflichtungen, entsprechend denjenigen der Eisenbahnen, gebunden. Eine Beförderungspflicht besteht nicht für die Kraftwagen, und ihre Preisbildung ist ausschließlich abhängig von betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Die Schiffahrt schließlich ist ein von alters her freies Gewerbe. Eine Konzession zur Ausübung von Reederei oder für das Anlaufen von Häfen wird nicht verlangt. Die Schiffahrt ist lediglich durch eine Anzahl Verfassungen — in erster Linie das Schiffahrtsgesetz — verpflichtet, gewisse Bestimmungen, die vor allem die Sicherheit, Befrachtung, soziale Betreuung der Besatzung sowie die Schiffahrtsabgaben anbelangen, zu befolgen. Auch die Schiffahrt ist nicht rechtlich — wohl aber praktisch — beförderungspflichtig. Die Tarife der Reedereien sind nicht veröffentlichungspflichtig und sind im großen und ganzen der jeweiligen Konkurrenzlage angepaßt[235].

Das Leistungsvermögen der Eisenbahnen, Kraftwagen und der Schiffahrt ist grundsätzlich verschieden. Praktisch unbegrenzt ist das Leistungsvermögen der Eisenbahnen. Wenn Neuanschaffungen von Material und Verbesserungen der Bahnen und Anlagen bei steigendem Verkehr notwendig erscheinen, werden die Eisenbahnen nicht zögern, diese zu bewerkstelligen, weil die Kosten dafür in den meisten Fällen durch die erhöhten Gewinne gedeckt werden. Hinsichtlich der Schnelligkeit sind die Eisenbahnen — verglichen mit den Kraftwagen und der Schiffahrt — außer Konkurrenz.

Der Güterkraftwagentransport wird im allgemeinen von Fahrzeugen bewerkstelligt, mit denen nur ca. 2 Tonnen verladen werden können. Dieser Verkehr wird in der Regel von Kleinunternehmern ausgeübt, die nur 1 bis 2 Kraftwagen zur Verfügung haben. Das Leistungsvermögen der Kraftwagen ist also recht stark beschnitten; gegenüber den Eisenbahnen und der Schiffahrt haben sie aber den Vorteil, daß sie das Gut „von Tür zu Tür" transportieren können, ein Umstand, der für die Preisbildung von großer Bedeutung ist.

Die Schiffahrt ist — wie erwähnt — nicht beförderungspflichtig. In der Regel liegt aber die Sache so, daß die Linienschiffahrt alle Güter annimmt, wenn auch ausnahmsweise eine Anhäufung der Waren vorkommt, bis wieder Beförderungsmöglichkeiten vorliegen. In der Trampschiffahrt gibt es immer Beförderungsmöglichkeiten, wobei die Frachten sich nach Angebot und Nachfrage richten. Hinsichtlich der Beförderungsmengen kann man sagen, daß die Schiffahrt im großen und ganzen dasselbe Leistungsvermögen hat wie die Eisenbahnen[236].

Bei der Wahl der Verkehrsmittel spielt die Preisfrage für den Verfrachter eine wichtige Rolle. Bei der Beförderung mit der Eisenbahn muß der Verfrachter folgende Kosten bestreiten:

1. Abgabe nach Tarif oder Ermäßigung, die der Veröffentlichungspflicht unterliegen,
2. Kosten für das Laden und Löschen der Güter und
3. Kosten für die Transporte von und nach dem Bahnhof.

Für die Beförderung mit den Kraftwagen kommt nur eine Abgabe in

[235] Land- och sjötrafikmedel, S. 23—24.
[236] Land- och sjötrafikmedel, S. 25—26.

Frage — die Frachtsumme —, die zwischen den Interessenten vereinbart wird. Manchmal kommen auch Versicherungskosten hinzu.

Besonders benachteiligt sind die Verfrachter bei der Beförderung mit Schiffen. Sie haben zu bestreiten:

1. die Frachtsumme nach dem Tarif der Reederei oder gemäß Vereinbarung,
2. Kosten für erforderliche Transporte von und nach dem Hafen,
3. evtl. Kosten für längere Landtransporte, wenn das Schiff nicht unmittelbar den Absende- bzw. Empfangsort anläuft und
4. die „sekundären Kosten", welche sich für die schwedische Schiffahrt außerordentlich hemmend auswirken. Diese sind a) die Stauereikosten, b) die Versicherungsprämien, c) die Speditionskosten und d) die Hafen- und Kanalgebühren[237].

In diesem Zusammenhange wäre zu erwähnen, nach welchen Gesichtspunkten die Tarife der schwedischen Verkehrsmittel aufgebaut sind. Bei dem Aufbau des Gütertarifs der staatlichen Eisenbahnen ist berücksichtigt worden:

1. die verschiedenen Warenwerte und ihre damit zusammenhängende Fähigkeit, „Fracht tragen zu können" (also ein Werttarifsystem),
2. die Anpassung der Sendungen an die Güterwagen, wobei die Betriebskosten Beachtung finden, und
3. die geographische Formation Schwedens, die niedrige Frachten für längere Strecken bedingt, wobei die Beförderungsabgaben verhältnismäßig geringer werden pro Kilometer, je größer die Strecken sind[238].

Die Tarifbildung im Kraftwagenverkehr ist sehr frei gewesen und eigentlich nur abhängig von den mit jedem Transport verbundenen Kosten, wobei die Rückfrachtfrage von großer Bedeutung gewesen ist. Im allgemeinen sind die Kraftwagentarife proportional zu der Beförderungsstrecke, und eine Anwendung des Werttarifsystems kommt im Kraftwagenverkehr nur in den seltensten Fällen vor[239].

Schließlich sei über die Preisbildung in der Schiffahrt folgendes festgestellt:

1. die Frachten in der kürzeren Linienfahrt sind vielfach von der Kraftwagenkonkurrenz beeinflußt worden,
2. in der längeren Linienfahrt wird für hochwertigere Güter ein Werttarif, der sich dem Preisbildungssystem der Eisenbahnen anpaßt, angewandt, während die Tarife für Massengüter von der Preisbildung in der Trampschiffahrt beeinflußt sind, und
3. die Trampschiffahrt hat bei guter Beschäftigung ein ausgeglichenes Preisniveau, das jedoch bei Konjunkturschwankungen stark variieren kann[240].

Die Voraussetzungen, unter denen die verschiedenen Verkehrsmittel Schwedens arbeiten, sind also grundsätzlich verschieden; der Konkurrenzkampf unter ihnen muß ein ungleicher werden. Rückblickend müssen wir feststellen, daß die Kraftwagen sowohl in rechtlicher als betriebswirtschaftlicher Hinsicht weit größere Vorteile als die Eisenbahnen und die Schiffahrt genießen. Begünstigt durch diese Voraussetzungen sind die Kraftwagen zu einer unerwünschten Konkurrenz für die Eisenbahnen und die Schiffahrt geworden. Für

[237] Land- och sjötrafikmedel, S. 27.
[238] Land- och sjötrafikmedel, S. 50.
[239] Förhandlingarna vid Svenska Hamnförbundets tionde ordinarie möte i Sundsvall den 28 och 29 Juni 1935, S. 32.
[240] Land- och sjötrafikmedel, S. 85—86.

die Eisenbahnen hat sich die Konkurrenz am schlimmsten auf Strecken bis ca. 50 km ausgewirkt, um bei zunehmendem Abstand abzunehmen und bei 500 bis 600 km praktisch aufzuhören. Auf der anderen Seite hat die Schiffahrt eine fühlbare Konkurrenz von sowohl Kraftwagen als auch Eisenbahnen auf Strecken bis auf 200 km erfahren müssen, und es darf nicht geleugnet werden, daß die schwedischen Eisenbahnen auf den größeren Beförderungsstrecken der Schiffahrt durch Frachtermäßigungen wesentliche Ladungen — sowohl Stückgut als Massengüter — weggenommen haben[241]. Schließlich sei zu erwähnen, daß die Schiffahrt früher hinsichtlich Transporten von und nach Plätzen, die keine Eisenbahnverbindungen hatten, ein gewisses Monopol hatte. Durch die Kraftwagen haben derartige Plätze in mehreren Fällen bequemere Verbindungen mit größeren Häfen oder Bahnhöfen bekommen, wodurch diese Monopolstellung der Schiffahrt aufgehört hat[242].

Vor dem Aufkommen des Kraftwagenverkehrs bestand eine natürliche Verteilung der Gütertransporte zwischen den Eisenbahnen und der Schiffahrt. Selten ermäßigten die Eisenbahnen ihre Tarife in der Konkurrenz mit der Schiffahrt. Die aufkommende Autokonkurrenz wurde daher bald ein störendes Moment im Verhältnis zwischen diesen Verkehrsmitteln und führte zu Maßnahmen der Eisenbahnen und der Schiffahrt, über die im folgenden Abschnitt berichtet wird.

bbb) Die Abwehrmaßnahmen der schwedischen Eisenbahnen und der Schiffahrt in der Konkurrenz mit dem Kraftwagenverkehr.

Welches sind nun die Maßnahmen, die Eisenbahnen und Schiffahrt ergriffen haben, um der Konkurrenz des immer größer werdenden Kraftwagenverkehrs begegnen zu können? Kurz gesagt, ihr vornehmstes Kampfmittel sind die Frachtermäßigungen gewesen. Um überhaupt ihre Stellung in der Konkurrenz zu stärken, haben sie außerdem weitgehende Rationalisierungen vorgenommen.

Es scheint vielleicht überflüssig, in einer Arbeit über die Motorsegelschiffahrt die Frachtermäßigungen der schwedischen Eisenbahnen zu behandeln. Demgegenüber ist zu bemerken, daß die schwedische Schiffahrt — wie bereits erwähnt wurde — in ihrer Tarifpolitik stark von derjenigen der Eisenbahnen beeinflußt ist und daß auf der anderen Seite die Frachtermäßigungen der Eisenbahnen — gerichtet gegen den Kraftwagenverkehr — doch schwer die schwedische Schiffahrt betroffen haben.

Nach welchen rechtlichen Grundlagen die schwedischen Eisenbahnen berechtigt sind, Frachtermäßigungen vorzunehmen, kann hier nicht ausführlicher behandelt werden. Die älteste Eisenbahnverordnung von 1862 sowie ein königlicher Brief vom 15. Oktober 1880 gestatteten Höchstsenkungen von 20%, und eine Tarifreform von 1889, die praktische Gültigkeit hinsichtlich des Gütertarifs bis 1930 hatte, gestattete Frachtermäßigungen je nach Bedarf. Diese Berechtigung haben die Eisenbahnen Schwedens heute noch[243].

Anfangs suchten die Eisenbahnen, durch verschiedene Arten von Frachtermäßigungen, sowohl allgemeine als besondere, der Konkurrenz der Kraftwagen zu begegnen. Die wichtigste Veränderung fand aber erst am 1. Mai 1928

[241] Land- och sjötrafikmedel, S. 91.
[242] Land- och sjötrafikmedel, S. 25.
[243] Land- och sjötrafikmedel, S. 53—55.

statt, als die Tarife für hochwertige Güter gesenkt wurden. Diese Ermäßigungen genügten dennoch nicht. Ein neuer Eisenbahntarif, aufgebaut mit Rücksicht sowohl auf die Konkurrenz der Kraftwagen als die der Schiffahrt, trat in Kraft im Oktober 1930. Dieser Tarif ermäßigte die Sätze auf den kürzeren Strecken sowie für hochwertiges Gut, wobei man eine Einnahmeverminderung für die Eisenbahnen in Höhe von 10 Millionen Kronen berechnete. Gleichzeitig wurden die Eisenbahnen davon entbunden, eine Anleihe von ca. 240 Millionen Kronen zu verzinsen[244]. Die Folge dieser Ermäßigungen war eine größere Ausnutzung der Eisenbahnen sowie erhebliche Kostenersparnisse auf Grund struktureller Veränderungen in den Transporten.

Schließlich wurden vom 1. Januar 1934 ab neue, sehr bedeutsame Veränderungen in dem Gütertarif der staatlichen Eisenbahnen vorgenommen. Die Tarife für Stückgut sowie für die 2½-Tonnen-Ladungen wurden derart umgestaltet, daß man für diese ganz die Wertdifferenzierung wegfallen ließ. Gleichzeitig wurden besonders die höheren Tarife stark gesenkt[245].

Es muß an dieser Stelle ausdrücklich betont werden, daß nicht alle die von den Eisenbahnen vorgenommenen Frachtermäßigungen auf die Konkurrenz mit den Kraftwagen zurückzuführen sind. Ein großer Teil der Frachtsenkungen ist, wie angedeutet wurde, gegen die Schiffahrt gerichtet, andere Frachtermäßigungen sind geschaffen worden, um gewisse Gewerbe und Industrien — hauptsächlich die mit der Forstwirtschaft und dem Bergbau verbundenen — zu unterstützen. Schließlich können auch Frachtsenkungen vorgenommen werden, um den Exporthandel zu fördern[246].

Was die Frachtermäßigungspolitik der Schiffahrt anbelangt, sei vorweg bemerkt, daß es unmöglich ist, diese genau zu verfolgen, weil ja die Tarife der Reedereien nicht veröffentlichungspflichtig sind. Nur in groben Zügen kann man die Tendenzen der Frachtermäßigungen in der Schiffahrt herausarbeiten.

So haben die Kanalreedereien ihre höchsten Sätze seit 1928—1930 mit 30 bis 60% gesenkt, während die billigeren Tarife in großem Ausmaße unverändert geblieben sind oder Senkungen von 5 bis 20% erfahren haben. Eine gewisse Anpassung nach der Konkurrenzlage hat also stattgefunden. In Fällen aber, wo man sich mit Senkungen von 10 bis 20% für hochwertiges Gut begnügt hat, kann jedoch von Anpassung keine Rede sein.

Die Reedereien im Nahverkehr dagegen haben sich ganz nach den gegebenen Verhältnissen gerichtet. In Fällen, wo die Konkurrenz stark gewesen ist, haben die Senkungen für das höher tarifierte Gut seit 1928—1930 30 bis 50% betragen, während in anderen Fällen, wo scheinbar keine oder eine unbedeutende Konkurrenz stattgefunden hat, die Tarife überhaupt nicht oder nur unwesentlich verändert worden sind.

Bei den Küstenreedereien — es sei hier nur von den Linienreedereien die Rede — sieht es aus, als ob in mehreren Fällen der Eisenbahntarif von 1928 eine starke Senkung in den Seefrachttarifen verursachte, was erneute Frachtermäßigungen erschwerte und in manchen Fällen sogar zu Frachterhöhungen führte. Die Ermäßigungen sind recht stark für die höchsten Sätze, während die niedrigeren Tarife im großen und ganzen unverändert geblieben sind. Die

[244] Förhandlingarna vid svenska hamnförbundet 1935, S. 32.
[245] Förhandlingarna vid svenska hamnförbundet 1935, S. 33.
[246] Land- och sjötrafikmedel, S. 65.

Senkung für die höchsten Tarife ist am größten für die kürzeren Strecken unter 200 km gewesen, wo sie 30 bis 50% ausmacht. Für die mittelgroßen Strecken betragen die Senkungen 25 bis 30% und für die längsten Distanzen machen die Senkungen im Höchstfalle 10% aus. Im allgemeinen sind die Senkungen für das Stückgut größer gewesen als für das Massengut.

Im großen und ganzen hat also die Schiffahrt sich recht gut der Konkurrenzlage angepaßt. Nach der Ansicht des schwedischen Sachverständigen Dr. Helmer Eneborg, aus dessen im Juni 1935 gehaltenen Vortrag die obigen Ausführungen über die Frachtermäßigungspolitik der Eisenbahnen und Schiffahrt entnommen worden sind, hätte eine größere Senkung auf die kurzen Strecken, wo die Konkurrenz der Eisenbahnen und Kraftwagen am stärksten in Erscheinung tritt, stattfinden müssen. Aber die Schiffahrt hat sich mit den gegebenen Umständen abgefunden und erhofft scheinbar nicht, durch weitere Frachtermäßigungen die verlorenen Ladungsmöglichkeiten wieder zu bekommen[247].

Wie erwähnt wurde, haben die Eisenbahnen und die Schiffahrt zu Rationalisierungsmaßnahmen gegriffen, um überhaupt ihre Konkurrenzstellung zu stärken. Was die ersteren anbelangt, so hat man während der letzten Jahre den Ausbau des schwedischen Eisenbahnnetzes verlangsamt. Man ist dabei bestrebt, das Eisenbahnnetz möglichst zu vereinheitlichen; eine Frage, die ihrer Lösung noch harrt. Die Kapitalinvestierungen in den Eisenbahnen zeigen dagegen kein Abflauen; zum wesentlichen Teil ist dabei das Kapital zu Verbesserungen angewandt worden, wodurch eine größere Effektivität und Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erzielt wird. Ein großer Teil der Investierungen ist auch zu Elektrifizierungen verwandt; diese Elektrifizierungen haben den Eisenbahnen sowohl betriebswirtschaftliche als auch verkehrstechnische Vorteile eingebracht. Von anderen Rationalisierungsmaßnahmen der Eisenbahnen wären zu nennen: Einschränkung des Personalbedarfs durch Umorganisation und Inanspruchnahme technischer Hilfsmittel, Herabdrückung der Betriebskosten, Modernisierung und Intensivierung des Bahnhofsdienstes sowie Loslösung der Vorratstätigkeit und Werkstattbetriebe von dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb, wodurch größere Möglichkeiten gegeben wurden, die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen zu übersehen. Ferner sind auf dem Gebiet der Kassenverwaltung und der Buchhaltung bedeutende Reformen durchgeführt worden[248].

Die Verteilung der Gütertransporte über See auf mehrere Hände, wie Reedereien, Häfen usw., macht es schwer, die Rationalisierungsarbeit innerhalb der Schiffahrt genauer zu verfolgen, und nur ganz allgemein kann man die Tendenzen in dieser Hinsicht feststellen. Bei der Rationalisierung der schwedischen Schiffahrt hat die Technik eine große Rolle gespielt. Man ist zu größeren und schnelleren Fahrzeugen übergegangen, wodurch die Fahrtkosten etwas gesenkt und schnellere Verbindungen eingerichtet werden konnten. Um auch für den Winterverkehr ausgerüstet zu sein, haben die Fahrzeuge in großem Ausmaße Eisverstärkung erhalten. Die zunehmende Motorisierung hat die Einschränkung des Personalbedarfs und die Senkung der Betriebskosten zur Folge gehabt. Dabei hat sich die Motorisierung am meisten bei den Segelschiffen durchgesetzt. Schließlich wäre noch zu erwähnen, daß die modernere

---

[247] Förhandlingarna vid svenska hamnförbundet, S. 33—34.
[248] Land- och sjötrafikmedel, S. 34—36.

Ausrüstung der Häfen mit Kränen und anderen Hilfsmitteln die Lade- und Löscharbeit wesentlich erleichtert hat[249].

Rückblickend kann man feststellen, daß sowohl die Eisenbahnen als auch die Schiffahrt bestrebt gewesen sind, sich den gegebenen Konkurrenzverhältnissen anzupassen und in ihrer Rationalisierung in großem Ausmaße sich technischer Hilfsmittel bedient haben. Hierbei sind die Eisenbahnen zweifellos erfolgreicher gewesen, was darauf zurückzuführen ist, daß sie es viel leichter als die Schiffahrt haben, Kapital anzuschaffen, um dieses für die der Rationalisierung dienenden Zwecke zu verwenden.

bb) Die Konkurrenz der schwedischen Motorsegler innerhalb der einheimischen Schiffahrt.

Bis jetzt haben die obigen Betrachtungen nur den Konkurrenzproblemen der schwedischen Schiffahrt im allgemeinen gegolten. Inwieweit die Konkurrenz mit den Eisenbahnen und den Kraftwagen sich für die schwedische Motorsegelschiffahrt im besonderen ausgewirkt hat, läßt sich aus dem vorhandenen Material nicht feststellen. Dagegen kann man den Wettkampf der schwedischen Motorsegler mit den übrigen in der einheimischen Fahrt beschäftigten Fahrzeuge statistisch erfassen.

In Schweden hat man die Konkurrenzverhältnisse innerhalb der einheimischen Schiffahrt untersucht, indem man die Einkommensverhältnisse sowie die Zahl und die Tonnage der in der einheimischen Fahrt beschäftigten Fahrzeuge für einige Jahre festgestellt hat, wobei diejenigen Fahrzeuge, die sowohl in der einheimischen wie auch in der Auslandsfahrt tätig sind, berücksichtigt worden sind. Das Ergebnis dieser Untersuchungen geht aus den folgenden Aufstellungen hervor:

Bruttoeinnahmen der in der einheimischen Fahrt beschäftigten Fahrzeuge, einschl. Schiffe, die außerdem Auslandsfahrten unternehmen (in Millionen Kronen)[250]

Passagierschiffe und kombinierte Passagier- und Frachtfahrzeuge		Frachtfahrzeuge				Gesamteinnahmen im Güterverkehr	Gesamtbruttoeinnahmen
		Dampfer	Motorfahrzeuge	Motorsegler	Segelschiffe		
Passagiere	Güter	Güter					
1927							
7,1	10,6	16,5	3,4	3,6	1,2	35,3	42,4
17,7		19,9		4,8			
1934							
6,6	6,9	15,7	3,1	5,4	0,2	31,3	37,9
13,5		18,8		5,6			

Die Konkurrenzverhältnisse innerhalb der einheimischen Schiffahrt hinsichtlich Bruttoeinnahmen, Zahl der Schiffe und Tonnage im Güterverkehr gestalteten sich während des Jahres 1934 wie folgt[251]:

[249] Land- och sjötrafikmedel, S. 37.
[250] Land- och sjötrafikmedel, S. 15.
[251] Land- och sjötrafikmedel, S. 102—103.

A. Bruttoeinnahmen (in 1000 Kronen):

Kombinierte Passagier- und Frachtfahrzeuge	
Dampfer und Motorfahrzeuge	
einheimische Fahrt	6 340
in- und ausländische Fahrt	524
Zusammen:	6 864
Frachtfahrzeuge	
Dampfer	
einheimische Fahrt	8 068
in- und ausländische Fahrt	7 622
Zusammen:	15 690
Motorfahrzeuge	
einheimische Fahrt	2 281
in- und ausländische Fahrt	831
Zusammen:	3 112
Motorsegler	
einheimische Fahrt	2 401
in- und ausländische Fahrt	3 033
Zusammen:	5 434
Segelschiffe, zusammen	176
Zusammen Bruttoeinnahmen	
ohne Segelschiffe	
einheimische Fahrt	19 090
in- und ausländische Fahrt	12 010
Insgesamt:	31 276

B. Zahl der Fahrzeuge:

Kombinierte Passagier- und Frachtfahrzeuge	
Dampfer und Motorfahrzeuge	
einheimische Fahrt	239
in- und ausländische Fahrt	9
Zusammen:	248
Frachtfahrzeuge	
Dampfer	
einheimische Fahrt	122
in- und ausländische Fahrt	93
Zusammen:	215
Motorfahrzeuge	
einheimische Fahrt	126
in- und ausländische Fahrt	23
Zusammen:	149
Motorsegler	
einheimische Fahrt	249
in- und ausländische Fahrt	505
Zusammen:	754
Segelschiffe, zusammen	38
Insgesamt:	1 404

C. Tonnage (in 1000 Br.-R.-T.):

Kombinierte Passagier- und Frachtfahrzeuge	
Dampfer und Motorfahrzeuge	
einheimische Fahrt	43
in- und ausländische Fahrt	5
Zusammen:	48
Frachtfahrzeuge	
Dampfer	
einheimische Fahrt	26
in- und ausländische Fahrt	72
Zusammen:	98
Motorfahrzeuge	
einheimische Fahrt	10
in- und ausländische Fahrt	4
Zusammen:	14
Motorsegler	
einheimische Fahrt	16
in- und ausländische Fahrt	47
Zusammen:	63
Segelschiffe zusammen	5
Zusammen Bruttotonnage	
einheimische Fahrt	96
in- und ausländische Fahrt	132
Insgesamt:	228

Was besagen uns diese Tabellen? Erstens, daß die schwedischen Motorsegler — im Gegensatz zu den übrigen in der einheimischen Fahrt beschäftigten Fahrzeugen — ihre Einnahmen seit 1927 erheblich, und zwar mit 50%, erhöhen konnten. Diese Erscheinung ist zweifellos auf den Motorisierungsprozeß zurückzuführen. Zweitens können wir feststellen, daß in der einheimischen Fahrt die schwedischen Motorsegler mit 754 Schiffen und 63 000 Br.-R.-T. mehr als ein Sechstel von den Bruttofrachteinnahmen in dieser Fahrt verdienen.

Im Verhältnis zu der übrigen nationalen Schiffahrt ist also die Konkurrenzstellung der schwedischen Motorsegler recht günstig. Erheblich gestärkt wird sie teils durch einige der Segelschiffahrt gewährte, gesetzliche Erleichterungen, teils durch einige betriebswirtschaftliche Vorteile, die sich im Laufe der Zeit in der Motorsegelschiffahrt Schwedens herausgebildet haben. So sind Fahrzeuge von 40 N.-R.-T. und darunter bei der Fahrt ins Ausland davon befreit, Leuchtfeuer- und Lotsenabgaben zu entrichten. Ferner findet das Arbeitsgesetz der Schiffahrt vom 13. 7. 1926 keine Anwendung auf Segelschiffe — mit oder ohne Hilfsmaschine — von 100 Br.-R.-T. und darunter und auf andere Fahrzeuge, deren Nettotonnage 20 Tonnen oder weniger ist, sowie auf Personen, die der Familie des Reeders angehören[252]. Schließlich haben die Motorsegler hinsichtlich des Personals durch die Verordnung vom 29. 3. 1912 große Er-

[252] Land- och sjötrafikmedel, S. 116.

leichterungen, indem sie nur eine Befehlsperson mit Kenntnissen in Motorenpflege zu halten brauchen, während Dampfer und Motorfahrzeuge einen, in gewissen Fällen zwei Maschinisten anstellen müssen[253]. Kein Wunder also, wenn man in den übrigen schwedischen Schiffahrtskreisen bemüht gewesen ist, diese der Motorsegelschiffahrt gewährten Erleichterungen zu beschränken, um damit ihre Konkurrenzfähigkeit einzudämmen.

Hinzu kommt, daß die schwedischen Motorsegler im großen Ausmaße „Familienfahrzeuge" sind, d. h. Fahrzeuge, die ganz oder hauptsächlich mit der Familie des Reeders — der sehr oft gleichzeitig Befehlshaber des Schiffes ist — bemannt sind. Diese Tatsache ist von großer Wichtigkeit für die Lohnfrage, denn die Besatzung auf derartigen Schiffen dürfte sich mit weit weniger begnügen, als die vertragsmäßigen Löhne ausmachen. Hinsichtlich der „sekundären" Kosten, welche die Schiffahrt Schwedens im allgemeinen stark belasten, sei schließlich erwähnt, daß die Motorsegler besser gestellt sind als die übrigen Schiffe, indem sie die Stauereiarbeiten zum großen Teil selbst ausgeführt haben[254].

Es soll hier nicht erläutert werden, inwieweit die Erleichterungen, die die Motorsegelschiffahrt gegenüber der übrigen Schiffahrt genießt, berechtigt sind oder nicht. Zweifellos verdienen aber die Motorsegler den Schutz des Staates. Wir haben feststellen müssen, daß ihre wirtschaftliche Stellung alles andere als glänzend ist. Die Motorsegler sind ein wichtiges, in vielen Fällen unentbehrliches Transportmittel und haben als Ausbildungsschiffe eine wichtige Mission zu erfüllen. Die Motorsegelschiffahrt gibt ferner einer beachtlichen Anzahl selbständiger Kleinunternehmer Brot, einem Volkselement also, das für jede Nation vertvoll ist[255]. Um der Motorsegelschiffahrt zu Leibe zu kommen, hat man in anderen Schiffahrtskreisen erklärt, daß die Motorsegler vielfach — besonders gegenüber der Linienschiffahrt — durch Unterangebote störend auf den Frachtenmarkt einwirken. Gegenüber diesem Argument, das nicht abgestritten werden kann, ist zu sagen, daß der schwedische Motorseglerverband — die „Sveriges segelfartygsförening u. p. a." — durch die seit 1924 bestehenden Minimaltarife versucht hat, eine vernichtende Konkurrenz unter seinen Mitgliedern zu verhindern und ihnen angemessene Frachten zuzusichern[256].

cc) Vorschläge zur Verbesserung der schwedischen Verkehrsverhältnisse.

Rückblickend müssen wir feststellen, daß die Krise der schwedischen Schiffahrt und Eisenbahnen durch das Aufkommen eines neuen Verkehrsmittels — der Kraftwagen — entstanden ist. Welche Wege müßte die schwedische Verkehrspolitik nun einschlagen, um eine harmonische, gesunde Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zustande zu bringen?

Will man liberalistisch denken, könnte man einfach vorschlagen, daß die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander frei konkurrieren sollten, bis eine neue Gleichgewichtslage eingetreten ist, in welcher die Sieger dieses Konkurrenzkampfes die Aufgaben zu erfüllen haben, für welche sie die größten natürlichen Voraussetzungen besitzen. Gegenüber diesem Vorschlage ist aber folgendes zu bemerken: erstens sind, wie wir schon haben feststellen können,

[253] Land- och sjötrafikmedel, S. 44.
[254] Land- och sjötrafikmedel, S. 45.
[255] Land- och sjötrafikmedel, S. 117.
[256] Land- och sjötrafikmedel, S. 47—48.

die Voraussetzungen und Bedingungen, unter welchen die Verkehrsmittel arbeiten, so wesensverschieden, daß von einer freien Konkurrenz unter ihnen keine Rede sein kann, und zweitens muß berücksichtigt werden, daß keines der Verkehrsmittel ein anderes ganz ersetzen kann, falls dieses im Falle eines ungehemmten Konkurrenzkampfes zugrunde gehen würde. Abgesehen davon, würde die Stellung der bei den verschiedenen Verkehrsunternehmungen Angestellten sehr unsicher werden und große Kapitalien nutzlos für Staat, Kommunen und Privatpersonen verloren gehen[257].

Nein, die schwedische Verkehrskrise kann nicht behoben werden, wenn nicht staatlicherseits regulierend eingegriffen wird. Dabei hat der schwedische Staat zwei Machtmittel, die für die Regulierung der Konkurrenzverhältnisse von großer Bedeutung sind und auf die schon hingewiesen worden ist, nämlich 1. die Konzessionserteilungen an die Eisenbahnen und die Kraftwagen und 2. die Kontrolle über die Tarifpolitik der Eisenbahnen. Was die Konzessionen anbelangt, hat der schwedische Staat in der Regel Konzessionen zur Gründung von Eisenbahnen verweigert, die eine neue Konkurrenz für schon bestehende Eisenbahnen bedeuten würden. Die Erteilung von Konzessionen an die Kraftwagen ist dagegen weit großzügiger gehandhabt worden, aber es hat nicht an Vorschlägen gefehlt, die Ausübung des Kraftwagenverkehrs von Bestimmungen abhängig zu machen, die mit den Verordnungen für die Eisenbahnen vergleichbar sind[258].

Wirksamer jedoch, als durch Konzessionsverweigerungen die bestehenden Konkurrenzverhältnisse zu regulieren zu versuchen, scheint eine Revidierung der Eisenbahntarife zu sein, wobei sowohl volkswirtschaftliche als betriebswirtschaftliche Grundsätze befolgt werden müßten. Denn dieser neue Tarif müßte nicht nur den finanziellen Bedürfnissen der Eisenbahnen und des Staates angepaßt sein, sondern sollte auch die Interessen des Erwerbslebens berücksichtigen und darüber hinaus sich nach den gegebenen Konkurrenzverhältnissen innerhalb des Verkehrslebens richten, um somit ein harmonisches Zusammenwirken der Verkehrsmittel zu ermöglichen. Zu empfehlen wäre auch die Einrichtung eines Reichsverkehrsrates, der unter Mitwirkung unparteiischer Sachverständiger sich mit allen Fragen des gesamten Verkehrs beschäftigen müßte. Eine derartige ratgebende Institution hat sich für große Verkehrsnationen wie Deutschland und England als unentbehrlich erwiesen[259].

c) Die wichtigsten Fragen der Motorsegelschiffahrt Dänemarks.

aa) Die Konkurrenz der dänischen Motorsegler mit den Landfahrzeugen und ihr Kampf gegen die Brückenbauten.

Vergleicht man die Entwicklung des Verkehrswesens Schwedens mit derjenigen Dänemarks, so kann man große Ähnlichkeiten feststellen. Wie in Schweden bedeutete auch in Dänemark das Aufkommen der Lastkraftwagen eine vollständige Umwälzung der Verkehrswirtschaft, ja, die Lastkraftwagen vermochten sogar die frühere tatsächliche Monopolstellung der dänischen Eisenbahnen zu durchbrechen. Aber im Gegensatz zu Schweden, wo man um eine vernünftige Lösung der brennendsten Fragen der Verkehrswirtschaft ringt, sind die Eisenbahnen in Dänemark der Konkurrenz der Lastkraftwagen durch

[257] Land- och sjötrafikmedel, S. 87.
[258] Land- och sjötrafikmedel, S. 90.
[259] Land- och sjötrafikmedel, S. 95—97.

kräftige Tarifermäßigungen begegnet, und zwar mit dem Erfolg, daß die Transporte auf den wichtigsten Verkehrsstrecken von den Eisenbahnen übernommen werden konnten. Darüber hinaus haben die Eisenbahnen Dänemarks — es sei in diesem Zusammenhang nur von den staatlichen die Rede — Ermäßigungen vorgenommen, die gegen die inländische Schiffahrt — Linien- und Trampschiffahrt — gerichtet sind. Es verlohnt sich daher, auf die Frachtermäßigungspolitik der dänischen Eisenbahnen, von der nicht zuletzt die Motorsegelschiffahrt schwer betroffen wird, etwas näher einzugehen.

Der Tarif der dänischen Eisenbahnen wird gesetzlich festgesetzt. Ermäßigungen bedurften früher der Genehmigung des Reichstages. Um den Eisenbahnen eine freiere Handhabe gegenüber der wachsenden Konkurrenz der Lastkraftwagen zu geben, wurde im Jahre 1925 folgende Bestimmung in das dänische Tarifgesetz, § 65, aufgenommen:

> „Der Minister für öffentliche Arbeiten kann Richtlinien festsetzen, wonach der Generaldirektor in besonderen Fällen, wo die Betriebsökonomie der Eisenbahnen es wünschenswert macht, berechtigt ist, für Personen die Tarife bis höchstens 50% und für Güter und lebende Tiere bis höchstens 33⅓% zu ermäßigen."

Von dieser Berechtigung haben die Eisenbahnen einen reichlichen Gebrauch gemacht.

Wenn es sich um Ermäßigungen von großer oder prinzipieller Bedeutung handelt, entscheidet der Generaldirektor selbst über ihre Bewilligung. Andere Ermäßigungen werden von Transportagenten — 15 an der Zahl — gegeben. Diese Transportagenten sind in den verschiedenen Teilen Dänemarks stationiert und müssen gegebene Instruktionen befolgen. In der Regel werden niedrige Tarife mit den erlaubten 33⅓% nicht ermäßigt.

Die Tarifermäßigungen werden nicht öffentlich bekannt gemacht, sondern in Form heimlicher Abkommen bewilligt. Sogar die Bahnhöfe kennen nicht den Inhalt dieser Verträge. Alle denkbaren Bedingungen werden in solchen Abmachungen aufgestellt. Ein gewöhnlicher Grund zur Tarifsenkung ist steigender Verkehr. Die Zahl dieser Abkommen beziffert man auf über 2000 und ihre Kündigungsfrist beträgt in der Regel 3 Monate.

Auf Grund der Konkurrenz mit der inländischen Schiffahrt ist der dänische ordinarie Tarif, der zuletzt im Jahre 1929 gesenkt wurde, stärker fallend als der schwedische. Was die privaten Eisenbahnen anbelangt, ist zu sagen, daß ihre Tarife höher sind als die der staatlichen Bahnen und daß auch sie berechtigt sind, Ermäßigungen vorzunehmen, und zwar mit Prozenten, die jeweils vom Minister für öffentliche Arbeiten bestimmt werden[260].

Die dänischen Staatsbahnen gehen prinzipiell ihre eigenen Wege und machen für ihr Unternehmen eine starke Reklame. Nachdem es ihnen praktisch gelungen ist, die Konkurrenz der Lastkraftwagen auszuschalten, richten sie ihre Tarifermäßigungen mehr und mehr gegen die inländische Schiffahrt. Die Motorsegelschiffahrt, die die bedeutendsten Gütermengen zwischen den dänischen Häfen befördert, hat unter dieser Politik schwer zu leiden. Bei der Generalversammlung der „Dansk Sejlskibsrederi-Forening" am 22. Januar 1935 in Aarhus wurde festgestellt, daß die Staatseisenbahnen in immer höherem Grade bemüht sind, der Schiffahrt die Transporte von Massengütern wie Holzwaren, Stein, Zement usw., also Waren, die am zweckmäßigsten und billig-

[260] Land- och sjötrafikmedel, S. 143.

sten mit Motorseglern befördert werden, durch Spottpreise wegzunehmen[261]. Das Verhältnis der Motorsegelschiffahrt zu den Eisenbahnen ist ein denkbar ungünstiges. In Motorseglerkreisen beschuldigt man die Eisenbahnen, die man als die schlimmsten Konkurrenten betrachtet, daß sie Druck auf die Schiffsverfrachter ausüben, um sie zu Eisenbahntransporten zu veranlassen[262]. Es sind leider auch Fälle vorgekommen, wo die Eisenbahnen bei Verkehrsüberlastungen Angebote von der Motorsegelschiffahrt strikt abgelehnt haben. Eine solche Situation entstand beispielsweise nach der Einweihung der Brücke über den Kleinen Belt im Mai 1935[263].

Verschärfend in der Krise zwischen den Eisenbahnen und der Motorsegelschiffahrt haben die Brückenbauten gewirkt. In den letzten Jahren hat bekanntlich das Interesse für Brückenbauten in Dänemark einen ungeahnten Aufschwung genommen. Wachsende Verkehrsforderungen gehen Hand in Hand mit dem Wunsch, die Arbeitslosigkeit zu verringern. Mit nationaler Begeisterung sieht die Bevölkerung zu, wie die Ingenieure ihre Brücken von Küste zu Küste, von Insel zu Insel spannen. Gewaltige Baupläne werden geschmiedet — Brücken über den Großen Belt und über den Öresund sollen, wenn möglich, gebaut werden. Dabei scheint es nebensächlich, daß die Ausführung derartiger Projekte Hunderte von Millionen verschlingen würde.

In diese Begeisterung kann die Motorsegelschiffahrt erklärlicherweise nicht einstimmen, nicht nur deswegen, weil die Brücken ein neues Kampfmittel der Eisenbahnen bedeuten, sondern auch, weil sie sich oft verkehrsstörend für die Schiffahrt auswirken. Hinzu kommt die Erwägung, daß die Motorseglerbesitzer als Steuerzahler die Brücken zu ihrem eigenen Nachteil mit finanzieren müssen. Die Motorsegelschiffahrt kann also nur die Brückenbauten bekämpfen, und es verlohnt sich zweifellos, etwas näher auf ihre allgemeine Stellungnahme zum Brückenproblem einzugehen.

Abgesehen davon, daß die Eisenbahnen mit Hilfe der Brücken viele Ladungen von der Schiffahrt wegnehmen und Fährverbindungen überflüssig machen, weist man in Motorsegelschiffahrtskreisen vor allem auf die verkehrstechnischen Störungen hin, die unzulängliche Brückenbauten mit sich führen. So hat beispielsweise die Brücke über den Kleinen Belt durch ihre geringe Höhe die Schiffahrt sehr geschädigt. Durchfahrt für große Überseedampfer ist sehr schwer, und nur etwa die Hälfte von ihnen kann unter der Brücke passieren. Kolding ist durch diese Umstände in Mitleidenschaft gezogen, und es soll vorgekommen sein, daß nach Kolding bestimmte Schiffe große Umwege haben machen müssen[264] oder aber auch ihre Ladungen in Fredericia löschen mußten. Einige andere, ähnliche Beispiele mögen angeführt werden. Anfang des Jahres 1936 plante man in Aalborg eine Brücke über den Aggersund. Die Vertreter der Schiffahrt protestierten kräftig gegen dieses Projekt, indem sie auf die schmale Fahrrinne hinwiesen und im Falle der Ausführung umfassende Vertiefungsarbeiten an beiden Seiten der Brücke verlangten. Aber auch ein anderer Umstand macht den Bau einer Brücke über den Aggersund problematisch. Im Winter, bei starker Eisbildung, sitzen die Dampfer und Motorsegler hilflos in der kompakten Eismasse fest. Hierbei können die Eisbrecher nur

---

[261] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 3 v. 1. 2. 1935, S. 10.
[262] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 8 v. 15. 4. 1935, S. 4.
[263] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 11 v. 1. 6. 1935, S. 3.
[264] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 8 v. 15. 4. 1936, S. 4.

wenig Hilfe leisten. Man kann sich leicht vorstellen, wie sich eine Brücke in dieser Hinsicht auswirken würde. Ähnliche Bedenken machen sich bei der Anlegung einer Wegverbindung von Svendborg über Taasinge-Siö nach Rudköbing geltend. Diese Wegverbindung soll durch Dämme ermöglicht werden. Die im Fahrwasser vorherrschenden Stromverhältnisse sowie die Eisbildungen würden sich aber durch derartige Anlagen katastrophal auswirken. Hinzu kommt, daß die Dämme geradezu die Fischbestände ausrotten würden, weshalb das Fischereigewerbe Schadensersatzansprüche geltend machen würde.

Auch andere Argumente führt die Motorsegelschiffahrt gegen die Brückenbauten an. Die Eisenbahnen haben oft die Belange der Schiffahrt hinsichtlich des Öffnungsreglementes der Brücken mißachtet. So verlangten die Eisenbahnen, daß die Oddesundbrücke nur von Sonnenaufgang bis zum Sonnenuntergang von Schiffen passiert werden durfte. Dabei war es den Eisenbahnen einerlei, ob die Schiffe genügend Verankerungsmöglichkeiten hatten oder wieviel Zeit sie durch diese Bestimmung verlieren würden[265].

Natürlich spielen in der Propaganda gegen die Brückenbauten auch finanzielle Erwägungen mit. So hat man in den Kreisen der Motorsegelschiffahrt ausgerechnet, daß die Brücken über den Großen Belt und Öresund 257 resp. 152 Mill. Kronen kosten würden. Zusammen mit den Ausgaben, die man für den Bau eines Autostraßennetzes zu bestreiten hat, würde man auf eine Summe von ca. 700 Mill. Kronen kommen, es wäre durchschnittlich 450 Kronen pro Kopf der 1 550 000 Menschen zählenden Wählerschaft Dänemarks. Vergebens sucht man nachzuweisen, daß die Brücken nicht im nationalen Interesse gebaut werden, sondern nur im Interesse des internationalen, modernen Verkehrs, und daß sie nicht nur die Schiffahrt selbst schädigen, sondern auch alle diejenigen, die sowohl direkt als indirekt von der Schiffahrt leben[266].

Alle Vorstellungen der Schiffahrtskreise haben aber nur geringe Erfolge gehabt und im großen und ganzen baut man Brücken unbeirrt weiter. So wurde am 26. 9. 1937 die gewaltige Storströmsbrücke dem Verkehr übergeben. Der lange geplante Bau der Brücke über den Großen Belt scheint nun auch verwirklicht zu werden, denn Zeitungsmeldungen zufolge beschloß das dänische Folketing am 6. Oktober 1937, 600 000 Kronen für die Untersuchung der Grundverhältnisse im Großen Belt auszuwerfen, „um eine Grundlage für die Berechnung der Pläne für eine Brücke über den Großen Belt zu schaffen[267]".

Abschließend muß man also feststellen, daß die dänischen Eisenbahnen ziemlich einseitig vorgehen, um sich eine absolute Monopolstellung im Verkehrswesen Dänemarks zu sichern. Daß dabei nicht nur die Schiffahrt und der Automobilverkehr, sondern auch das Flugwesen von diesen Zielen der Eisenbahnen zu spüren bekommen, geht aus folgender Episode, die sich im Frühjahr 1935 ereignete, hervor: Der Generaldirektor der dänischen Staatseisenbahnen, Herr Knutzen, sprach auf einer großen Versammlung und wandte sich energisch gegen die Einführung von inländischen Fluglinien, indem er die Betriebssicherheit des vorhandenen Materials zu verdächtigen versuchte. Kurz darauf wurde ein neues Kino der staatlichen Eisenbahnen im Kopenhagener Hauptbahnhof eröffnet. Die Eröffnungsvorstellung begann mit einer Bild-

[265] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 7 v. 1. 4. 1936, S. 3—4.
[266] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 16 v. 15. 8. 1936, S. 3—4.
[267] Hamburger Fremdenblatt Nr. 277 v. 7. Oktober 1937, S. 2.

reportage über ein Flugzeugunglück. Auch im Programm der nächsten Woche wurden Bilder von einem abgestürzten Flugzeug gezeigt[268]!

Leider war in Kopenhagen kein genügendes Material über das Konkurrenzverhältnis zwischen den Lastkraftwagen und den Motorseglern Dänemarks zu erhalten. Aus dem Mitgliedsblatte des dänischen Motorseglerverbandes ist aber zu entnehmen, daß diese Konkurrenz eine erträgliche ist; jedenfalls sind in dieser Fachzeitung keine schweren Angriffe gegen den Autoverkehr gerichtet worden.

bb) Allgemeine Probleme innerhalb der dänischen Motorsegelschiffahrt.

Außer der Konkurrenz mit den Landfahrzeugen muß sich die dänische Motorsegelschiffahrt mit Fragen beschäftigen, die gleichfalls von größter Bedeutung sind. Es sind dies die Konkurrenz mit den übrigen in der inländischen Fahrt beschäftigten Schiffen, das Frachtratenproblem, Haftung gegenüber Dritten, Getreideverordnung sowie Neubautenprobleme. Auf Grund mangelnden Materials können diese Fragen hier leider nur flüchtig behandelt werden.

Hinsichtlich der Konkurrenz mit den übrigen in der inländischen Fahrt beschäftigten Schiffen kann man feststellen, daß die Stellung der Motorsegler eine günstige ist. Der Charakter der Inlandsfahrt geht aus folgenden Zahlen in Gewichtstonnen für das Jahr 1934 hervor:

Güterverkehr zwischen dänischen Häfen

	Tonnen
Dampf- und Motorschiffe	1 179 000
Segler und Motorsegler	1 311 000
Zusammen	2 490 000
Hiervon Linienfahrt	641 000
Dazu kommt Güterverkehr mit Fähren . .	1 857 000

Sieht man von den Transporten mit den Fähren ab, ist also ein Viertel der inländischen Schiffahrt Linienfahrt, hauptsächlich von Dampf- und Motorschiffen bedient. Außerhalb der Linienfahrt sind die Segler und Motorsegler die dominierenden — sie befördern mehr als zwei Drittel von den Gütermengen in der Trampfahrt. Zusammenfassend kann man sagen, daß die Motorsegler das wichtigste Verkehrsmittel in der inländischen Schiffahrt sind — auf Grund ihrer größeren Beweglichkeit als Trampfahrer empfinden sie außerdem die drückenden Frachtraten weniger schwer als die Linienschiffe[269].

Eine schwierige Frage für die dänische Motorsegelschiffahrt bilden die Frachtraten. Gesetz für jeden Schiffer sollten die gedruckten Raten sein. Warum werden diese aber nicht geachtet? Allgemein läßt sich sagen, daß die Schiffer in dieser Hinsicht sehr selbständig handeln und Frachten annehmen, um überhaupt Ladungen zu bekommen. Daß sie damit nicht nur ihren Berufskameraden in den Rücken fallen, sondern auch ihren eigenen Stand sehr schädigen, überlegen sie nicht. Gewiß, die Schiffer sind zu dieser „Tarifpolitik" oft gezwungen. Einmal veranlassen gesenkte Eisenbahntarife die Nichteinhaltung der bestehenden Raten. Man muß bedenken, daß, wenn auch die Motorsegler billigere Transportmittel als die Eisenbahnen sind, es doch gewisse Strecken gibt, welche die Eisenbahnen billiger als die Motorsegler befahren. Zweitens

[268] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 8 v. 15. 4. 1935, S. 3.
[269] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 16 v. 15. 8. 1936, S. 5.

haben die Schiffer unter der Rate gesegelt, weil freie Schiffsagenten als Frachtspekulanten im großen Stile auftraten, oft im Gegensatz zu den Interessen des Schiffers und immer mit ökonomischem Risiko. Dagegen stellte die Generalversammlung in Aarhus am 22. 1. 1935 fest, daß die Nichtachtung der Raten nicht auf die holländische und deutsche Konkurrenz zurückzuführen ist[270].

Um eine Verbesserung der gegebenen Verhältnisse herbeizuführen, beschloß man auf der eben erwähnten Generalversammlung, nur die autorisierten Makler als loyale Vermittler anzuerkennen. Dies geschah dadurch, daß man ihnen das alleinige Recht zusicherte, die Verschiffungsdokumente zu unterzeichnen, wobei sich der dänische Motorseglerverband als Gegenleistung das Recht vorbehielt, bei der Konzessionierung von Maklern mitbestimmend zu sein. Früher lagen nämlich die Verhältnisse so, daß die autorisierten Makler zwar vorher dasselbe Recht hatten, die Verschiffungsdokumente mit eigenen Namen zu unterschreiben, wobei sie dem Zoll gegenüber garantieren mußten, daß diese inhaltlich richtig waren, während die nichtautorisierten Befrachtungsagenten die Methode benutzten, daß sie sich von der Zollbehörde ein Blankett aushändigen ließen, die Schiffer beorderten, dieses Blankett in blanco zu unterschreiben, und nachher selbst das Papier ausfüllten. Das letzterwähnte Verfahren wurde in vielen Fällen bedeutend billiger, und während die freien Befrachtungsagenten nicht zur Verantwortung gezogen werden konnten, genossen sie dieselben Rechte wie die autorisierten Makler. Die effektive Sicherung des alleinigen Rechts der autorisierten Makler, die Verschiffungsdokumente selbst zu unterschreiben, bedeutete also praktisch die Ausschaltung der freien Schiffsmakler von der dänischen Motorsegelschiffahrt[271].

Ein Problem, mit dem sich die dänischen Motorseglerkreise gleichfalls befaßt haben, ist die Frage der Haftung gegenüber einem nicht zum Bordpersonal gehörenden Dritten. Die Unfallversicherung umfaßt sämtliche an Bord angestellten Personen, nicht aber Personen, die sich aus irgendeinem Grunde an Bord aufhalten. Als Eigentümer des Schiffes muß der Schiffer für derartige Schäden aufkommen. Dabei ist es gleichgültig, ob der betreffende Dritte von Berufs wegen — beispielsweise als Makler — oder aus rein privaten Gründen an Bord gekommen ist. Das dänische Gesetz schreibt vor, daß beschädigte Dritte Schadensersatzansprüche bis zu 50 000 Kronen stellen können. Nun sind aber sehr wenige dänische Schiffer für Schäden gegenüber Dritten versichert, und es sind daher Bestrebungen im Gange gewesen, Versicherungen dieser Art allgemein einzuführen[272].

Eine Maßnahme der dänischen Regierung, gegenüber der man in der dänischen Motorsegelschiffahrt anfangs sehr skeptisch war, war die im Sommer 1935 erlassene Getreideverordnung, die ihren Grund in den niedrigen Preisangeboten in- und ausländischen Getreides hatte und als eine Folge des kurz vorher stattgefundenen Bauernumzuges nach Kopenhagen zu betrachten ist. Zweck dieser Getreideverordnung war, die Einfuhr von ausländischem Getreide durch variable Einfuhrabgaben zu erschweren, um dadurch eine Preiserhöhung für dänisches und ausländisches Getreide zu erzielen, und zwar wurden diese Preise pro 100 kg wie folgt festgesetzt: Kr. 13.— für Gerste und Weizen,

[270] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 3 v. 1. 2. 1935, S. 10; Nr. 4 v. 15. 2. 1935, S. 3; Nr. 10 v. 15. 5. 1935, S. 4.
[271] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 3 v. 1. 2. 1935, S. 5—6.
[272] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 4 v. 15. 2. 1935, S. 7—9.

Kr. 12.— für Hafer und gemischtes Getreide und Kr. 11.50 für Mais und Roggen.

Als diese Verordnung erlassen wurde, rechnete man mit einem starken Ausfall für die Motorsegelschiffahrt im Getreideeinfuhrgeschäft, das schon vorher durch einengende valutarische Bestimmungen beschnitten war. Auch rechnete man sich aus, daß die Eisenbahnen die auf diese Weise vergrößerten inländischen Getreidetransporte an sich reißen würden[273]. Die Befürchtungen der dänischen Motorsegelschiffahrt haben sich nur zum Teil bewahrheitet, denn aus späteren Berichten ist zu entnehmen, daß die vermehrte Beschäftigung in der inländischen Getreidefahrt eine vollwertige Kompensation für das ausgefallene Auslandsgeschäft gegeben hat.

In letzter Zeit hat man sich auch stark mit der Frage der Erneuerung der dänischen Motorseglerflotte beschäftigt. Dieses Problem ist aktuell geworden nicht nur deswegen, weil die dänischen Motorsegler durchschnittlich schon etwa 30 Jahre alt sind, sondern auch, weil die dänische Motorsegelschiffahrt — allen Schwierigkeiten zum Trotz — sich in den letzten Jahren zufriedenstellend entwickelt hat. Man hat darauf hingewiesen, daß es zwecklos, ja schädlich für die dänische Motorsegelschiffahrt sein würde, den Motorseglerbestand mit älteren, deutschen Schiffen zu erneuern. Dies würde nur die deutsche Konkurrenzfähigkeit in den dänischen Gewässern vergrößern, denn ein deutscher Schiffer ist berechtigt, wenn er ein älteres Schiff ans Ausland verkauft hat, Reichszuschüsse zu einem neuen Schiff zu beantragen.

Soll der dänischen Motorsegelschiffahrt geholfen werden, müssen also neue Schiffe gebaut werden. Zu einem umfassenden Bauprogramm gehören aber große Kapitalbewilligungen. Nur wenige Banken geben einen Kredit von 25 000 Kronen für den Bau eines Schiffes, geschweige denn Kredite für mehrere Schiffe. Aber die Verwirklichung dieses Neubautenprogramms ist nicht nur eine Finanzierungsfrage. Denn stehen wirklich einmal genügende Kredite zur Verfügung, wird es die Aufgabe des dänischen Motorseglerverbandes sein, sich dafür einzusetzen, daß die Kredite gerecht verteilt werden, denn sonst würden nur die besser gestellten Schiffer Vorteile davon haben und die schlechter gestellten Motorseglerbesitzer in noch größere Bedrängnis geraten[274].

cc) Vorschläge zur Lösung der Fragen der dänischen Motorsegelschiffahrt.

Rückblickend muß also festgestellt werden, daß die dänische Motorsegelschiffahrt mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Der Kampf mit den staatlichen Eisenbahnen geht unausgesetzt weiter, und man muß sich wundern, daß eine derartige Eisenbahnpolitik in einem Lande möglich ist, das zur Prüfung der Verkehrsfragen eine Kommission eingesetzt hat. Aufgabe dieser Kommission müßte es doch sein, eine Harmonie im Verkehrswesen Dänemarks herbeizuführen, wobei selbstverständlich nicht betriebs- und volkswirtschaftliche Rücksichten außer acht gelassen werden dürften. Hätten die dänischen Eisenbahnen mit ihren Dumpingpreisen betriebswirtschaftliche Erfolge aufzuweisen, könnte man ihrer Politik ein größeres Verständnis entgegenbringen. Aber leider arbeiten die dänischen Eisenbahnen sehr unrentabel. Im Jahre 1936 bezifferte man den Unterschuß der dänischen Eisenbahnen auf 19 Millionen

[273] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 15 v. 1. 8. 1935, S. 3.
[274] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 3 v. 1. 2. 1937, S. 8—10.

Kronen. Dieser Unterschuß bedeutet aber nur eine papiermäßige Verbesserung gegenüber früher, denn

1. geschah die Verzinsung der Anlagekapitalien nach 4½%, nicht — wie früher — nach 5%,
2. wurden 262 Mill. Kronen auf das Ministerium für öffentliche Arbeiten überführt, so daß der Zinsendienst um 9 Mill. Kronen entlastet werden konnte,
3. schrieb man 6¾ Mill. Kronen ab statt 12½ Mill. Kronen wie früher,
4. konnten einige Millionen Kronen für Pensionierungszwecke durch finanztechnische Manipulationen erspart werden, und
5. wurden die Eisenbahnen davon befreit, an die Krankenkasse ihres Personals ½ Mill. Kronen auszuzahlen.

In der Realität aber sind die Unterschüsse der Eisenbahnen viel größer geworden, wenn man bei der Feststellung des Haushalts der Eisenbahn dieselben Methoden wie früher anwendet. Damals betrugen die Unterschüsse der Eisenbahnen 30 Mill. Kronen. Dafür hatten sie Mehrausgaben:

1. 10½ Mill. Kronen für Zinsendienst,
2. 5¾ Mill. Kronen für Abschreibung,
3. 4,3 Mill. Kronen für Pensionierung und
4. ½ Mill. Kronen an die Krankenkasse des Personals.

Insgesamt sind es also 21 Mill. Kronen, die man vom Budget der Eisenbahnen zu anderen Budgets überführt hat, so daß in Wirklichkeit die Unterschüsse auf 40 Mill. Kronen gestiegen sind. Im Interesse der Wahrheit muß jedoch hinzugefügt werden, daß die dänischen Eisenbahnen verschiedene Verbesserungen durchgeführt haben, die aber nicht die erhöhten Unterschüsse motivieren können[275].

Kann die dänische Kommission darauf einwirken, daß eine Reform des dänischen Eisenbahntarifs zustande kommen könnte, würde diese Maßnahme sehr zu der Entspannung in dem Verhältnis der Eisenbahnen zu den übrigen Verkehrsmitteln beitragen. Selbstverständlich müßte dieser Tarif nach betriebswirtschaftlichen Rücksichten der Eisenbahnen aufgebaut sein, aber auch volkswirtschaftliche Gesichtspunkte müßten sich bei der Aufstellung der Tarife geltend machen. Daneben müßten auch Rücksichten auf die übrigen Transportmittel genommen werden, wobei die Vertreter der drei Transportmittel — Eisenbahn, Schiffahrt und Automobilwesen — sich vertraglich verpflichten müßten, die bestehenden Frachtraten zu respektieren. Voraussetzung einer derartigen Zusammenarbeit wäre eine Verbandsbildung im Automobilwesen.

Die maßgebenden Verkehrsstellen in Dänemark dürfen nicht vergessen, daß die Schiffahrt große Vorteile gegenüber den Eisenbahnen bietet: billigere Beförderung, festes Anlagekapital gering im Vergleich zu den Eisenbahnen und Wegen, und geringere Anschaffungskosten als die Eisenbahnen[276]. Eine offizielle Anerkennung, daß Dänemarks Transportsystem aus drei gleichberechtigten Faktoren — Eisenbahn, Schiffahrt und Autobeförderung — besteht, liegt in der Tatsache, daß jedes Jahr durchschnittlich größere Summen

[275] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 8 v. 15. 4. 1936, S. 3—4.
[276] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 18 v. 15. 9. 1936, S. 3.

für Wege- und Hafenanlagen als für die Eisenbahn ausgegeben werden[277]. Schließlich darf auch nicht vergessen werden, daß die Unterschüsse der Eisenbahnen nicht von den Eisenbahnen selbst, sondern letzten Endes von der steuerzahlenden Allgemeinheit getragen werden.

Hinsichtlich der Brückenfrage könnte man vielleicht etwas mehr Umsicht walten lassen. Gewiß, der Bau der Brücken ist vielleicht aus verkehrstechnischen Rücksichten vollkommen berechtigt. Dennoch hat die Schiffahrt recht, wenn sie behauptet, daß die Brücken den Etat stark belasten und daß sie oft Verkehrsstörungen hervorrufen. Zur Aufhebung dieser Nachteile schlägt die Schiffahrt die Einrichtung moderner, schneller Fährverbindungen statt Brücken vor.

In der Konkurrenz mit der übrigen einheimischen Schiffahrt in den inländischen Gewässern haben wir feststellen können, daß die dänische Motorsegelschiffahrt sich gut behauptet. Ob die Frachtraten unter dem neuen Verfrachtungssystem immer innegehalten werden, hängt in erster Linie von der Disziplin der einzelnen Schiffer ab. Soll das Problem „Haftung gegenüber Dritten" gelöst werden, so kann dies nach Ansicht des Verfassers nur dadurch geschehen, daß der Schiffer zwangsweise veranlaßt wird, gleichzeitig mit der Unfallversicherung eine Versicherung für Schäden gegenüber Dritten abzuschließen. Dabei könnte das schwedische Beispiel als Vorbild genommen werden. In Schweden bestimmt ein Gesetz, daß Schäden gegenüber Dritten mit bis zu 60 000 Kronen zu ersetzen sind. Diese Art Versicherungen hat die schwedische Versicherungsgesellschaft „Fylgia", die dritten Mann bis zum gesetzlichen Höchstbetrag entschädigt, übernommen. Eine derartige Versicherung kostet bei dieser Firma nur 51—60 Öre[278].

Bei der Getreideverordnung haben wir feststellen können, daß die Wirkungen für die Motorsegelschiffahrt ganz anders wurden, als man anfangs berechnete. Wir sehen hier eine Parallele zu der deutschen Motorsegelschiffahrt, die nach dem Ausfall des Auslandsgeschäftes sich auf Grund der steigenden Binnenmarktskonjunktur mit Erfolg in den einheimischen Gewässern betätigen konnte.

Was die Erneuerung des Motorseglerbestandes Dänemarks anbelangt, ist dies eine Frage, die nach Ansicht des Verfassers kaum ohne staatliche Hilfe gelöst werden kann. Die Verhältnisse in Deutschland, wo der Staat Zuschüsse bis zu 30%, ja, in manchen Fällen sogar bis 40% bezahlt, haben dies bewiesen. Durchaus möglich ist es auch, daß die dänische Regierung sich für diese Frage interessieren wird. Sie hat kein Interesse, Valuten für ausländische, ältere Motorsegler herzugeben. Wohl aber hat sie ein Interesse daran, daß ihre Schiffahrt nicht nur fortbesteht, sondern sich auch lebenskräftig entwickelt. Eine systematische Ausführung des Neubautenprogramms würde außerdem zur Verminderung der Arbeitslosigkeit beitragen[279]. Die dänische Regierung würde damit keineswegs etwas Einzigartiges leisten, und gerade das deutsche Beispiel zeigt, daß der Staat eingreifen kann und muß, wenn es gilt, seine nationalen Interessen zu schützen.

---

[277] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 11 v. 1. 6. 1935, S. 4.
[278] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 4 v. 15. 2. 1935, S. 9.
[279] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 8 v. 1. 2. 1937, S. 8.

d) Die Konkurrenzverhältnisse der deutschen Motorsegelschiffahrt gegenüber den einheimischen Land- und Seefahrzeugen.

aa) Die Grundsätze der deutschen Eisenbahnpolitik hinsichtlich Frachtermäßigungen als Konkurrenzmittel gegenüber anderen Verkehrsunternehmungen.

Wie in dem Vorwort dieser Arbeit angedeutet wurde, werden die Probleme der deutschen Motorsegelschiffahrt hier nicht ausführlicher behandelt werden. In Anlehnung an die Ausführungen, die über die Probleme der nordischen Motorsegelschiffahrt gemacht worden sind, verlohnt es sich aber zweifellos, die entsprechenden deutschen Verhältnisse zu untersuchen — vor allem die Stellungnahme der Eisenbahnen zu den übrigen Verkehrsunternehmungen sowie die Konkurrenz der deutschen Motorsegler mit den einheimischen Seefahrzeugen.

Vorweg muß bemerkt werden, daß Spezialliteratur über das Konkurrenzverhältnis der Eisenbahnen zu der Motorsegelschiffahrt sowie über die daraus folgende Frachtermäßigungspolitik der ersteren nicht erhältlich ist. Die folgenden Ausführungen über die Frachtermäßigungspolitik der Eisenbahnen gelten also für die übrigen Landfahrzeuge sowie die Schiffahrt im allgemeinen.

Nach dem deutschen Staatsrecht obliegt es der Staatsführung, die Aufsicht über das Tarifwesen der Eisenbahnen auszuüben. Diese Pflicht wird nunmehr vom Reichsverkehrsminister erfüllt. Tarifliche Veränderungen bedürfen der Genehmigung der Reichsregierung. Ein Vorschlag zur Tarifänderung gilt als akzeptiert, falls eine Antwort auf den Antrag der Eisenbahnen nicht innerhalb 20 Tagen erfolgt. Hat der Verkehrsminister nicht innerhalb 6 Monaten seine Entscheidung getroffen oder ist eine Genehmigung des Vorschlages zur tariflichen Maßnahme teils oder ganz verweigert worden, kann die Reichsbahn an das Reichsbahngericht appellieren. Tarifliche Maßnahmen von geringerer Bedeutung können dagegen ohne vorherige Einwilligung vorgenommen werden.

Die Vereinheitlichung der Eisenbahntarife ist in Deutschland mit äußerster Konsequenz durchgeführt worden. Schon im Jahre 1877 wurden eine einheitliche Gütereinteilung sowie einheitliche, allgemeine Bestimmungen für sämtliche deutsche Eisenbahnen von allgemeiner Bedeutung eingeführt. Im Zusammenhang damit wurde eine ständige Tarifkommission, die heute noch besteht, gebildet. Diese Kommission, die aus Delegierten für verschiedene Eisenbahnnetze in Deutschland zusammengesetzt ist, hat die Aufgabe, wichtige Tarifänderungen vorzubereiten sowie über weniger wichtige zu entscheiden. Ein beratender Ausschuß vertritt die Interessen der Verkehrsinteressenten.

Als die Reichsbahn im Jahre 1920 gegründet wurde, wurde der Tarif auch in materieller Hinsicht betreffend der ordinarie Tarife vereinheitlicht. Größere, private Eisenbahnen müssen gleichfalls die Normaltarife der Reichsbahn unverändert anwenden.

Außer den Normaltarifen werden Ermäßigungen praktiziert. Quantitativ haben diese eine große Bedeutung — beispielsweise geht der ganze Kohlenverkehr nach Ausnahmetarifen. Im übrigen werden Ausnahmetarife für minderwertige Güter, die nicht höhere Frachtsätze tragen können, angewandt[280].

[280] Land- och sjötrafikmedel, S. 155.

Alle Ermäßigungen werden in Form von Ausnahmetarifen bewilligt und nach Genehmigung des Verkehrsministers veröffentlicht. Schriftliche Ermäßigungen kommen nicht vor. Die Zahl der Ermäßigungen ist gering — im Februar 1934 betrug ihre Zahl 389. Davon waren:

240	Ausnahmetarife	in einheimischem Eisenbahnverkehr,
20	„	von und nach Kanalhäfen,
41	„	bei Beförderung über Landesgrenzen,
60	„	von und nach Seehäfen,
28	„	im Export.

Die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung enthält Bestimmungen über die Bedingungen, nach welchen Ermäßigungen im Güterverkehr bewilligt werden dürfen. Verboten und nichtig sind Ermäßigungen zugunsten einiger Auserwählter. Im Gegensatz zum dänischen System werden also die Verkehrsinteressenten gleich behandelt und die Ermäßigungen veröffentlicht. Dieses Prinzip wurde aber früher nicht immer angewandt. Obwohl das preußische Eisenbahngesetz von 1838 die Gleichbehandlung aller sowie die Veröffentlichung der Frachtermäßigungen bestimmte, wurden zur Zeit der Privatbahnen die sog. Refaktien in großem Ausmaße angewandt. Refaktien sind Ermäßigungen in Form von Zurückzahlung eines gewissen Teiles der Fracht und wurden oft durch geheime Abmachungen reguliert. Erst die Durchführung des Staatseisenbahnsystems in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts machte diesem Übel ein Ende[281].

Nach dem Kriege wird die Frachtermäßigungspolitik der Eisenbahnen im allgemeinen von drei Umständen bestimmt. Der erste hängt mit der veränderten Rechtsstellung der deutschen Eisenbahnen zusammen. Als die verschiedenen Staatsbahnen der Teilstaaten, deren Einnahmen und Ausgaben im Budgetwege reguliert wurden, im Jahre 1920 zu einem autonomen Staatsunternehmen, der Deutschen Reichsbahn, zusammengefaßt wurden, wurden die Richtlinien für die Leitung der Eisenbahnen dahin geändert, daß diese — zwar unter Beachtung allgemeinwirtschaftlicher Gesichtspunkte — die Eisenbahnen wie ein kommerzielles Unternehmen zu verwalten hätte. Damit mußten die Reichsbahnen ihren Charakter als konkurrierendes Unternehmen für andere Verkehrszweige schärfer unterstreichen. Besondere Frachtermäßigungen zeigten sich als ein geeignetes Mittel in der Konkurrenz zur Erlangung größeren Verkehrs und damit größerer Einnahmen. Ein zweiter Grund zum Ausbau der Frachtermäßigungen lag in dem Bedarf der Industrie nach billigen Frachtsätzen begründet, und schließlich wurden Frachtermäßigungen vorgenommen, um der seit 1920 aufkommenden Autokonkurrenz begegnen zu können. Letztgenannte Ermäßigungen — sog. K.-Tarife — hatten nur Gültigkeit innerhalb bestimmter Gebietssektionen und erwiesen sich als wirksame Waffe in der Konkurrenz mit anderen Verkehrsunternehmungen. Im Jahre 1928 gab es 60 derartige Tarife. Aus gemachten Erfahrungen entschloß sich aber die Reichsbahn im Jahre 1931, von dieser Form von Frachtermäßigung gegenüber dem Autoverkehr abzugehen, während sie heute noch gegenüber der Schiffahrt angewandt wird.

Hinsichtlich des Gültigkeitsgebietes einer Frachtermäßigung hat sich die Praxis herausgebildet, daß höhere Fracht in der Regel nicht für kürzere als für längere Strecken angewandt werden darf, vorausgesetzt, daß die Transporte

[281] Land- och sjötrafikmedel, S. 156.

auf derselben Linie und in derselben Richtung unter den gleichen Beförderungsbedingungen bewerkstelligt werden, wobei es sich um dieselbe Güterart handeln muß. Diese Regel findet doch keine Anwendung hinsichtlich des Verkehrs von und nach Seehäfen oder überhaupt in der Konkurrenz gegenüber anderen Wegen oder anderen Verkehrsmitteln[282].

Dies wäre also das Grundsätzliche über die Frachtermäßigungspolitik der Eisenbahnen gegenüber den übrigen Verkehrsmitteln. Besondere Maßnahmen der Eisenbahnen in ihrer Konkurrenz mit der Motorsegelschiffahrt konnten, wie bereits bemerkt wurde, nicht festgestellt werden. Auf Anfrage beim Leiter des Verbandes Deutscher Küstenschiffer e. V., Herrn Techen, erklärte aber dieser, daß die Eisenbahnen durchweg bemüht sind, Reibungen mit den Küstenschiffern zu vermeiden.

bb) Das Verhältnis der deutschen Motorsegelschiffahrt zu der übrigen Schiffahrt.

Im Gegensatz zu den nordischen Ländern hat Deutschland es unter nationalsozialistischer Führung verstanden, eine erträgliche Lösung der Konkurrenzfrage zwischen Motorsegelschiffahrt und übriger Schiffahrt zu finden. Wie bereits Dr. Nübel in seiner Dissertation „Probleme der Trampschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt" eingehend geschildert hat, wurde am 26. Juni 1934 auf der außerordentlichen Generalversammlung des Verbandes Deutscher Küstenschiffer e. V. ein Abkommen bekannt gemacht, nach welchem das Konkurrenzverhältnis der Motorsegelschiffahrt zu 6 Linienreedereien geregelt wurde. Nach den §§ 1 und 2 dieses Vertrages war sein Zweck die „Stützung des Schiffs- und Frachtenverkehrs an der deutschen Küste einschließlich Danzig und Gdingen zur Förderung des Handels und des Verkehrs und zur Erhaltung der notleidenden Schiffahrt" sowie „die Ausschaltung des ungesunden Konkurrenzkampfes um die Ladung zwischen der Gruppe der Motorsegler und der Gruppe der Tourreeder unter besonderer Berücksichtigung der Existenzberechtigung beider Kategorien". Einige Monate vorher — am 22. März 1934 — wurden verschiedene wichtige Befrachtungsfragen zwischen dem Verband Deutscher Küstenschiffer e. V. und dem Nord-Ostseeschiffsmaklerverein e. V. vertraglich geregelt[283]. Beide Abmachungen wurden am 5. September 1936 durch die erste Anordnung des Leiters der Reichsverkehrsgruppe Schiffahrt, des Staatsrates Essberger, ersetzt. Im Wortlaut lautet diese Anordnung folgendermaßen:

Anlage 1.

„Um eine geordnete deutsche Küstenschiffahrt aufrechtzuerhalten und die Notlage der deutschen Motorsegler zu beheben, ordne ich als Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt mit Zustimmung des Herrn Reichs- und Preußischen Verkehrsministers auf Grund des § 16 der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 (RGBl. I, S. 1172) zunächst mit Wirkung bis zum 31. 12. 1936 (bis auf unb. Zeit verlängert, Bem. des Verf.) für alle den Fachgruppen Reeder, Küstenschiffer und Schiffsmakler angehörenden Unternehmen und Unternehmer Folgendes an:

1. In der Fahrt zwischen den deutschen Hafenplätzen, soweit sie von Seeschiffen berührt werden, sowie Danzig und Gdingen werden unter den Mit-

[282] Land- och sjötrafikmedel, S. 157.

[283] Nübel: Probleme der Trampschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt, S. 127—128.

gliedern der Fachgruppe Küstenschiffer und den deutschen Tourreedereien die ihnen anfallenden Ladungen dergestalt aufgeteilt, daß den Mitgliedern der Fachgruppe Küstenschiffer Massengutladungen, den Tourreedern neben der Beteiligung an der Beförderung von Massengütern die Beförderung des Stückgutes zukommt. Nähere Bestimmungen über die Verteilung der Ladung sowie die hiermit zusammenhängenden Fragen werden von dem Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt nach Anhörung eines Ausschusses getroffen, der sich zusammensetzt aus zwei Vertretern der Fachgruppe Küstenschiffer und zwei Vertretern der Tourreedereien. Die Bestimmung der Vertreter obliegt den Leitern der Fachgruppe.

2. Die Fahrzeuge der Mitglieder der Fachgruppe Küstenschiffer sind in den deutschen Seehäfen in einer festzulegenden Reihenfolge (Törn) zu befrachten. Die näheren Bestimmungen über die Törnbefrachtung sowie die hiermit zusammenhängenden Fragen werden von dem Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt nach Anhörung eines Ausschusses getroffen, der sich zusammensetzt aus zwei Vertretern der Fachgruppe Küstenschiffer und zwei Vertretern der Fachgruppe Schiffsmakler. Die Bestimmung der Vertreter obliegt den Leitern der Fachgruppen.

3. Abweichungen von den unter 1. und 2. aufgestellten Grundsätzen sind zulässig, wenn die Verkehrsbedingungen im allgemeinen oder in einzelnen Fahrtgebieten es erforderlich machen. Die Entscheidung hierüber trifft der Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt nach Anhörung des zuständigen Ausschusses. Er erläßt die entsprechenden Vorschriften.

4. Die Anordnung tritt mit Wirkung vom 15. September 1936 in Kraft.

5. Bei Verstößen gegen diese Anordnung sowie gegen Verfügungen, die der Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt auf Grund dieser Anordnung trifft, finden die Strafbestimmungen des § 17 der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 35 (RGBl. I, S. 1172) Anwendung.

Zu Punkt 1. der Anordnung in Verbindung mit Punkt 3. erlasse ich nach erfolgter Anhörung des vorgesehenen Ausschusses folgende Vorschriften:

a) Geltungsbereich.

Das System der Ladungsverteilung zwischen Küstenschiffern und Tourlinien findet vorläufig auf folgende Relationen Anwendung:

Hamburg—Königsberg—Hamburg
Hamburg—Danzig—Gdingen—Hamburg
Hamburg—Stettin—Hamburg
Hamburg—Elbing—Hamburg
Hamburg—Kolberg—Stolpmünde—Rügenwalde—Hamburg
Hamburg—Kiel—Rostock—Wismar—Stralsund und zurück
Hamburg—Kiel — Kiel—Hamburg nebst Kanalstationen
Bremen—Kiel—Stettin und zurück
Kiel—Lübeck—Königsberg und zurück
Kiel—Danzig—Gdingen und zurück
Kiel—Stettin—Rostock—Stralsund—Lübeck—Kiel.

Die vorstehend nicht genannten Relationen sind von der Anordnung zunächst ausgenommen.

b) Ladungsverteilung:

Die näheren Bestimmungen über die Verteilung der Ladung sowie die hiermit zusammenhängenden Fragen gehen den Beteiligten über die zuständigen Gliederungen der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt nach Anhörung des vorgesehenen Ausschusses direkt zu.

Zu Punkt 2. der Anordnung:

Die näheren Bestimmungen über die Törnbefrachtung sowie die damit zusammenhängenden Fragen gehen den Beteiligten über die zuständigen Gliederungen der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt nach Anhörung des vorgesehenen Ausschusses direkt zu."

Die der Anordnung beigefügten Anlagen 2, 3 und 3a enthalten Bestimmungen über die prozentuale Verteilung der Massengüter auf die Küstenschiffer und Tourreeder sowie die Berechnung des Massengutes. Nach der Anlage 2 erhalten von den Massengutladungen

in der Fahrt	Küstenschiffer	Tourreeder
Hamburg—Königsberg	75%	25%
Hamburg—Danzig—Gdingen	75%	25%
Hamburg—Stettin	75%	25%
Hamburg—Kolberg—Stolpmünde—Rügenwalde .	60%	40%
Hamburg—Stralsund	60%	40%
Hamburg—Rostock	60%	40%

Als Massengut ist als Anlage 3 zu verstehen: „Abbrände, Ammonsalpeter, Asphalt, Bleischlamm, Bleicherde, Briketts, Bohnen, lose und gesackt, Chamottesteine, Chamottemasse, Chilesalpeter, Chromerz, Dachschiefer, verpackt und unverpackt, Düngesalz, Eisen, Eisenerz, Eisensand, Erbsen, lose und gesackt, Erde, Erz, Fischmehl, Formsand, Futterkuchen, Futtermittel, Gasreinigungsmasse, Getreide, lose und gesackt, Gips, Guano, Heringe i. F., Hochofenschlacke, Kainit, Kali, Kalk, Kalkstein, Kleie, Kohlen, Koks, Kopra, Kreide, Manganerz, Mauersteine, Mehl ab 50 t, Melasse, Metallasche, Leinsaat, Linsen, lose und in Säcken, Ölkuchen, Phosphor, Palmkerne, Quarzsand, Saat, lose und in Säcken, Salpeter, Salz, Sand, Soyabohnen, Schiefer, Schlackensteine, Schrott, Schwefel, lose, Stroh, Steine, Teer, Ton, Torf, Wicken, lose und in Säcken, Zucker über 30 t, und Zement."

Schließlich gibt die Anlage 3a ergänzende Erklärungen über die Begriffe „Massengut" und „Stückgut". Im Wortlaut lauten diese:

„1. Sofern die lt. Anlage 3 bezeichneten Massengut-Artikel bis zu 15 tons einschließlich von den Tourreedereien zur Stückgutfracht gebucht werden können, gehören die betreffenden Posten nicht zu den Mengen, die zur Verpoolung der Massengut-Artikel aufzugeben sind.
2. Die Tourreeder geben die Artikel Benzin, Benzol und Petroleum i. F. bei Mengen über 30 tons zur Verpoolung als Massengutladung auf. Die Küstenschiffer haben das Recht, diese Artikel in Mengen über 125 tons zu fahren.
3. Zucker i. S. über 30 tons zählt als Massengutladung.
4. Öl i. F. Die Tourreeder geben diesen Artikel bei Mengen über 50 tons pro Original-Ablader zur Verpoolung als Massengutladung auf. Öl i. F. bleibt jedoch den Tourreedern zur Verschiffung vorbehalten.
5. Haferflocken, Grieß, Kleie und Grütze sowie sämtliches Sackgut zählen im

rückkehrenden Dienst Königsberg, Danzig, Stettin usw. nach Hamburg, Lübeck und Kiel als Massengut bei Mengen über 50 tons pro Originalablader.

6. Mehl ab 50 tons zählt als Massengutladung.

7. Schnitt- und Rundholz ab 50 cbm pro Originalablader zählen als Massengutladung (Edelholz wie Okumé, Sandelholz, Teakholz usw. von Hamburg ausgehend als Stückgut)."

Nach Anhörung der in den Punkten 1. und 2. vorgesehenen Ausschüsse erließ Staatsrat Essberger zu dieser seiner Anordnung folgende ergänzenden Vorschriften, die nachstehend ihrer Bedeutung wegen wörtlich wiedergegeben werden.

Zu Punkt 1. — Ladungsverteilung.

„1. Die Küstenschiffer (die Mitglieder der Fachgruppe Küstenschiffer) fahren in den in der Anordnung näher aufgegebenen Tourliniengebieten keinerlei Stückgut.

2. Die in Frage kommenden Tourreeder überlassen den größten Anteil der anfallenden Massengutladung den Küstenschiffern nach der beigefügten prozentualen Verteilung (Anlage 2). Für die in der Anlage 2 nicht aufgeführten Relationen findet vorläufig eine Verteilung der Ladung nicht statt. Die Tourreeder laufen die Plätze der Ostküste Schleswig-Holsteins, Elbehäfen ausschließlich Groß-Hamburg, Elbenebenhäfen wie Itzehoe, Glückstadt, Elmshorn usw. nicht an.

3. Als Grundlage für die Kennzeichnung des Artikels „Massengutladung" im Gegensatz zu „Stückgut" gelten die Ausführungsbestimmungen der Anlage 3 und 3a.

4. Sowohl die Küstenschiffer wie die in Frage kommenden Tourreeder dürfen über die ihnen zustehende Quote an Massengutladung nicht fahren.

Alle drei Monate findet ein Vergleich der gefahrenen Ladungsmengen statt. Das Mindestquantum ist den Küstenschiffern bzw. den Tourreedern in der darauf folgenden Drei-Monats-Periode möglichst im Vorwege zuzuweisen, mindestens aber im Laufe dieser drei Monate.

Die Fachgruppe Reeder und die Fachgruppe Küstenschiffer bestimmen je einen Vertreter zum Poolsekretär.

Die Poolsekretäre haben alle Feststellungen der für den Ausgleich im Sinne dieser Anordnung maßgebenden Verhältnisse zu prüfen. Ihnen sind spätestens eine Woche nach Abgang eines Fahrzeuges die entsprechenden Aufgaben und auf Verlangen auch weitere Unterlagen zu getreuen Händen einzureichen.

Die beiden Poolsekretäre haben jeden Monat der Fachgruppe Küstenschiffer sowie der Fachgruppe Reeder eine Aufstellung zu unterbreiten, aus der die Ausgleichszahlen ersichtlich sind.

Sowohl die Fachgruppe Küstenschiffer als auch die Fachgruppe Reeder hat das Recht, Erklärungen zu den Abrechnungen zu verlangen und zwecks Prüfung der Richtigkeit derselben Einsicht in die dazugehörigen Unterlagen zu nehmen."

Zu Punkt 2 — Törnbefrachtung.

„1. Die Befrachtungen der zur Fachgruppe Küstenschiffer gehörenden Fahrzeuge in den deutschen Lade-Läfen und Lade-Stellen haben im Törn zu erfolgen, d. h. in der Reihenfolge, wie sie sich aus der Eintragung in die Törn-

liste (vgl. Ziffer 2.) ergibt. Die Eintragung in die Liste kann frühestens nach Leerwerden und bei bestehender Ladebereitschaft des Schiffes erfolgen. Die Schwergutladefähigkeit, der Fahrtbereich, in dem der Schiffer Ladungen für die jeweiligen Reisen anzunehmen wünscht, Klasse sowie Makler, durch den die Befrachtung vorgenommen werden soll, sind bezüglich jeden Schiffes in die Törnliste einzutragen.

2. Die deutsche Küste wird für die Befrachtungen in folgende Törnbezirke eingeteilt:

Bezirk:	hierzu gehören:	Ausliegen der Törnliste in:
1. Königsberg	alle ostpreußischen Ladeplätze	Königsberg, Handelskammer
2. Stolpmünde	alle Ladeplätze an der hinterpommerschen Küste von der polnischen Grenze bis zur Dievenow-Mündung	Stolpmünde, Gebr. Walde, Schiffshändler
3. Stettin	alle Ladeplätze am Stettiner Haff einschl. der Plätze an der Dievenow- und Swine-Mündung	Stettin, Schiffshändler Dinse
4. Anklam	alle Ladeplätze an der Peene, in der Hauptsache Anklam, Jarmen, Loitz, Demmin und Malchin	Anklam, Timotheus Schröder
5. Stralsund	alle Ladeplätze von der Peene-Mündung bis Barhöft einschl. sowie Rügen ausschl. Saßnitz	Stralsund, Hafenamt
6. Barth	alle Ladeplätze von Barhöft ausschl. bis zur mecklenburgischen Grenze, jedoch einschließlich Ribnitz	Barth, Willy Uséé, Schiffshändler
7. Saßnitz	— — — — — — — — —	Saßnitz, Hafenamt
8. Rostock	alle mecklenburgischen Ladeplätze ausschl. Dassow und Ribnitz	Rostock, Schiffshändler M. Schmökel
9. Lübeck	alle Ladeplätze an der Lübecker Bucht einschl. Dassow, jedoch ausschließl. Neustadt/Holst., sowie die Ladeplätze am Elbe-Lübeck-Kanal ausschließl. Lauenburg	Lübeck, Hafenamt
10. Neustadt	— — — — — — — — —	Neustadt, Karl König, Kohlenhändler

Bezirk:	hierzu gehören:	Ausliegen der Törnliste in:
11. Kiel	alle Ladeplätze an der holsteinischen Ostküste nördlich Neustadt bis einschl. Fehmarn und Eckernförde	Holtenau, Schiffshändler Hermann Thiessen
12. Flensburg	alle Ladeplätze an der Flensburger Förde	Flensburg, Hafenamt
13. Kappeln	alle Ladeplätze an der Schlei	Kappeln, Hafenamt
14. Rendsburg	alle Ladeplätze am Kaiser-Wilhelm-Kanal, jedoch ohne Holtenau und Ostermoor / Brunsbüttelkoog	Rensburg, Schiffshändler Röschmann
15. Hamburg	alle Ladeplätze an der Unterelbe und deren Nebenflüssen einschl. Brunsbüttelkoog und Ostermoor sowie die Ladeplätze an der Oberelbe, soweit sie für Seetransporte in Frage kommen	Hamburg-Altona E., Geschäftszimmer Fachgruppe Küstenschiffer, Gr. Elbstraße 48/50
16. Friedrichstadt	die Ladeplätze an der holsteinischen Westküste einschl. der vorgelagerten Inseln sowie die Ladeplätze an der Eider	Friedrichstadt, Heinrich Paulsen, Gastwirt
17. Bremen	alle Ladeplätze an der Unterweser einschl. Hafen Oldenburg sowie die Ladeplätze an der Oberweser, soweit sie für Seetransporte in Frage kommen	Bremen, Schiffshändler Friedrich Heyke
18. Wilhelmshaven	alle Ladeplätze an der Jade	Wilhelmshaven, Hafenamt
19. Emden	alle Ladeplätze an der Ems und am Dollart einschl. Papenburg und Weener und die Ladeplätze an der Küste westlich der Jade einschl. der vorgelagerten Inseln	Emden, Groothuis, Schiffshändler

3. Die getätigten Befrachtungen sind der Fachgruppe Küstenschiffer täglich seitens des jeweiligen Schiffsmaklers unter Beifügung von je einer Abschrift der Frachtverträge und der Konnossemente aufzugeben.

4. Sollte ein Schiff nach Ansicht eines Schiffsmaklers zur Beförderung einer bestimmten Ladung nicht geeignet sein, so ist der Fachgruppe Küstenschiffer hiervon unter Begründung Mitteilung zu machen. In einem solchen

Falle haben beide Parteien ihre Stellungnahme innerhalb 24 Stunden zu formulieren.

Läßt sich eine Entscheidung in beiderseitigem Einvernehmen hieraus nicht fällen, so entscheidet ein beiden Teilen genehmer Obmann. Können sich die Parteien über die Person des Obmannes nicht einigen, so ist die Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt um Benennung zu ersuchen.

5. Wenn besondere verkehrspolitische oder sonstige wichtige Gründe vorliegen, kann von der Innehaltung des Törns in Ausnahmefällen Abstand genommen werden. Hierfür ist jedoch eine ausdrückliche Genehmigung des Leiters der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt einzuholen.

6. Etwaige seitens der Fachgruppe Küstenschiffer mit ausländischen Schiffern bzw. deren Organisation getroffene oder künftige Vereinbarungen sind unter Zustimmung der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt für die Fachgruppen der Reichsverkehrsgruppe bindend.

7. Die Kosten für die Führung der Törnlisten werden von der Fachgruppe Küstenschiffer getragen.

8. Soweit örtlich bedingte Sonderregelungen an einzelnen Plätzen notwendig werden sollten, wird der Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt die Vorschriften hierfür nach Anhörung des nach der Anordnung zu Punkt 2. vorgesehenen Ausschusses ergänzend erlassen."

Wenn auch die obige Anordnung des Staatsrates Essberger sinngemäß große Ähnlichkeiten mit denjenigen Verträgen, die der Verband Deutscher Küstenschiffer e. V. seiner Zeit mit dem Nord-Ostseeschiffsmaklerverein e. V. sowie mit den 6 Linienreedereien der Ostseefahrt abschloß, aufweist, so ist vor allem auf die erweiterte Bedeutung dieser Anordnung hinzuweisen. Denn sie berührt nicht mehr einzelne Verbände, Vereine oder Reeder, sondern die Fachgruppen Küstenschiffer, Schiffsmakler und Reeder. Auf Anfrage bei dem Leiter des Verbandes Deutscher Küstenschiffer e. V., Herrn Techen, teilte dieser dem Verfasser mit, daß die Anordnung des Staatsrates Essberger sich für die Beteiligten befriedigend ausgewirkt hatte.

Die Konkurrenz der Motorsegler mit der deutschen Schiffahrt im allgemeinen geht aus dem Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft vom Jahre 1936 hervor. Im genannten Jahre waren als Frachtschiffe beschäftigt (nur Schiffe von Größengruppe der Motorsegler werden aufgeführt):

a) Lange Fahrt, b) Große Küstenfahrt, c) Nord- und Ostseefahrt, d) Kleine Küstenfahrt, e) Wattfahrt.

	a)		b)		c)		d)		e)
	bis 2000 Br.-R.-T.	über 2000 bis 5000 Br.-R.-T.	bis 200 Br.-R.-T.	über 200 bis 2000 Br.-R.-T.	bis 200 Br.-R.-T.	über 200 bis 2000 Br.-R.-T.	bis 200 Br.-R.-T.	über 200 bis 2000 Br.-R.-T.	bis 200 B.-R.-T.
Motorsegler:	6	1	5	1	107	11	653	5	148
Dampfer:	63	113	1	276	1	103	14	22	3
Motorschiffe:	1	17	1	18	16	23	62	9	4
Segler:	2	2	2	—	—	—	80	—	50
Leichter:	—	—	—	—	—	18	3	41	24

In der kleinen Küstenfahrt haben also die deutschen Motorsegler die meisten Wettbewerber. Ergänzungshalber kann mitgeteilt werden, daß einige deutsche Motorsegler sich im genanten Jahre als Fahrgastschiffe betätigten, und zwar 5 in der kleinen Küstenfahrt und 23 in der Wattfahrt. Hierbei handelte es sich um kleinere Fahrzeuge bis zu 200 Br.-R.-T.[284]

cc) Zusammenfassung.

Faßt man das bisher Gesagte über die Probleme der deutschen Verkehrswirtschaft zusammen, so kann man festsellen, daß man behördlicherseits in Deutschland bemüht ist, eine harmonische Ordnung in den deutschen Verkehrsverhältnissen herbeizuführen. Was die Frachtermäßigungspolitik der Eisenbahnen anbelangt, so muß gesagt werden, daß sie — wenigstens in bezug auf die Küstenschiffahrt — im großen und ganzen eine loyale Haltung eingenommen haben. Es fällt außerhalb des Rahmens dieser Arbeit, auf die Konkurrenzmaßnahmen der Eisenbahnen gegenüber der Rhein- und Donauschiffahrt, die im Jahre 1928 Gegenstand einer Untersuchung eines Subkomitees des Völkerbundes unter Führung des schwedischen Nationalökonomen Eli Heckscher waren, einzugehen, denn diese Arbeit berücksichtigt nicht die besonderen Probleme der Flußschiffahrt[285].

Zu der Einführung der eigentlichen Kampftarife — der sog. K.-Tarife — muß bemerkt werden, daß diese nur infolge der aufkommenden Autokonkurrenz entstanden, aber hinsichtlich der Kraftwagenkonkurrenz abgeschafft wurden, weil sie Unsicherheit im Tarifwesen und Unruhe im Wirtschaftsleben hervorriefen. Heute sucht man der Kraftwagenkonkurrenz durch generell wirkende Maßnahmen entgegenzutreten[286]. Unter keinen Umständen nehmen also die Konkurrenzmaßnahmen der deutschen Eisenbahnen solche Formen an wie beispielsweise in Dänemark.

Die Konkurrenzverhältnisse innerhalb der deutschen Küstenschiffahrt können kaum besser geregelt werden, als dies durch die erste Anordnung des Staatsrates Essberger geschehen ist. Denn — die Aufrechterhaltung einer Törnliste bedeutet praktisch, daß jeder Motorseglerbesitzer zu seinem Recht hinsichtlich der Ladungen kommt.

Die Bestimmungen über die Ladungsverteilungen zwischen der Linien- und Motorsegelschiffahrt sind in jeder Weise hervorragend. Dabei hat man sicherlich nicht nur die Existenzberechtigung dieser beiden Schiffahrtsgruppen im Auge gehabt, sondern auch ihre natürlichen Aufgabengebiete. Denn die Linienschiffe eignen sich ja nicht nur für den Transport von Stückgut, sondern auch von Massengut, während die Motorsegler die eigentlichen Massengutbeförderer in der Trampschiffahrt sind. Mit dieser Regelung ist ein für allemal der wilde Konkurrenzkampf zwischen der deutschen Motorsegel- und Linienschiffahrt beseitigt worden.

Es ist sicherlich nicht zu viel gesagt, wenn man behauptet, daß die Konkurrenzverhältnisse der deutschen Motorsegelschiffahrt kaum gründlicher, als dies geschehen ist, hätten geregelt werden können. Diese Gründlichkeit war auch bitterste Not, wenn die deutsche Motorsegelschiffahrt sich in der Konkurrenz mit ausländischen Fahrzeugen behaupten sollte.

---

[284] Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft 1936, S. 7.
[285] Land- och sjötrafikmedel, S. 160.
[286] Land- och sjötrafikmedel, S. 158.

β) Die internationalen Probleme der Motorsegelschiffahrt in den wichtigsten Ländern.

a) Die rechtlichen Grundlagen des internationalen Motorseglerverkehrs.

Bevor auf die Konkurrenzprobleme in der internationalen Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern näher eingegangen werden kann, ist es zunächst notwendig zu untersuchen, wie der internationale Motorseglerverkehr in diesen Staaten rechtlich geregelt ist. Grundsätzlich ist dabei zu sagen, daß der Schiffsverkehr zwischen zwei Ländern — egal, ob dieser sich direkt oder über ein drittes Land vollzieht — im allgemeinen durch Verträge geordnet ist. Fehlen solche, wird das Prinzip der Meistbegünstigung angewandt. Das gleiche gilt, wenn im Küstenverkehr ein ausländisches Schiff seine aus dem Auslande mitgebrachte Ladung in mehreren Häfen löscht oder seine Ladung zwecks Rückbeförderung ergänzt.

Anders liegt der Fall bei der Form der Küstenschiffahrt, die wir Küstenfrachtfahrt nennen. Die Küstenfrachtfahrt ist — wie bereits klargelegt wurde — diejenige Art der Küstenschiffahrt, bei der die Schiffe Güter in einem Seehafen laden und sie nach einem anderen Seehafen desselben Landes befördern, um sie daselbst auszuladen. Prinzipiell ist diese in den meisten Ländern der nationalen Flagge vorbehalten. Mehrfach ist aber dieser Grundsatz durch internationale Verträge durchbrochen worden.

Untersuchen wir zuerst die Verhältnisse in Finnland, finden wir, daß die einheimische Küstenschiffahrt keiner fremden Konkurrenz ausgesetzt ist. Das finnische Gewerbegesetz vom 27. 9. 1919, § 4, erklärt nämlich kurz und bündig:

„Handelsschiffahrt zwischen Plätzen in Finnland ist nur mit finnischen Fahrzeugen zu betreiben[287]."

Ausnahmen von dieser Regel gibt es nicht.

In Schweden, Dänemark und Deutschland dagegen ist die Ausübung der Küstenschiffahrt in den einheimischen Gewässern durch Verträge einigen fremden Ländern erlaubt. Die schwedische Verordnung betr. die Fahrt der Fremden auf Schweden und Finnland, vom 10. November 1724, das sog. Produktplakat, das sein direktes Vorbild in der englischen Navigationsakte von 1651 hatte, gestattet fremden Schiffen nur die Einfahrt, sofern diese Schiffe nur den Transport der Produkte des eigenen Landes oder dessen Kolonien bewerkstelligen. Durch die Erklärung zum Produktplakat vom 28. 2. 1726 wurde außerdem Ausländern untersagt, in schwedischen Gewässern Küstenfahrt auszuüben. Durch die schwedisch-norwegische Union (1814—1905) sowie durch Vereinbarungen mit England, Holland, Dänemark, Italien und Deutschland wurden die Bestimmungen des Produktplakates durchlöchert. Obwohl die schwedische Gewerbegesetzgebung im vorigen Jahrhundert das Produktplakat praktisch außer Funktion setzte, ist dieses noch nicht formell aufgehoben worden[288].

Die rechtlichen Grundlagen, nach welchen die internationale Küstenschiffahrt in Schweden heute geregelt ist, sind sämtlich älteren Datums. Im Zuge seiner liberalen Politik Mitte des vorigen Jahrhunderts gestattete Britannien den Schiffen sämtlicher Nationen die Ausübung der Küstenschiffahrt im

[287] Karl Söderholm: J Finland gällande delar av Sveriges rikes lag jämte Bihang, S. 251.

[288] Svensk Uppslagsbok, Band 22, S. 24.

Vereinigten Königreich Großbritannien und Irland. Durch dieses Ereignis konnte England Schweden bewegen, britischen Fahrzeugen die Ausübung der Küstenfahrt in Schweden zu erlauben. Dies geschah durch die „Bekanntmachung betr. die Erlaubnis britischer Fahrzeuge, Küstenschiffahrt zwischen schwedischen Häfen auszuüben", vom 15. August 1854[289].

Ähnlich wie England hatte Holland zuerst den schwedischen Schiffen gestattet, Küstenschiffahrt zwischen niederländischen Häfen sowie in Westindien zu betreiben. Die entsprechende schwedische Erlaubnis für holländische Fahrzeuge wurde erteilt durch die „Bekanntmachung betr. die Erlaubnis niederländischer Schiffe Küstenschiffahrt zwischen Häfen in Schweden sowie an der Insel Barthelemy zu betreiben". Dieses Gesetz trat am 1. Januar 1857 in Kraft[290].

Hinsichtlich der dänischen Küstenschiffahrt in Schweden ist zu sagen, daß Dänemark zuerst die Initiative ergriff, indem dieses Land der schwedischen Regierung vorschlug, schwedischen und norwegischen Schiffen über 15 Commerzlasten die Ausübung der Küstenschiffahrt zwischen dänischen Häfen von dem Tage an zu gestatten, an dem dänische Schiffe gleicher Größe die entsprechende Erlaubnis in Schweden und Norwegen bekommen hatten. Dieser Vorschlag fand seinen gesetzlichen Niederschlag in der „Bekanntmachung betr. die Erlaubnis dänischer Fahrzeuge über 15 Commerzlasten, Küstenschiffahrt zwischen schwedischen Häfen zu betreiben", vom 5. Mai 1858. Diese Bekanntmachung, die außerdem die Gleichbehandlung der Schiffe beider Nationen zusicherte, trat am 1. Juli 1858 in Kraft[291].

Gleichfalls Gegenseitigkeit hinsichtlich der Küstenschiffahrt und der Gleichberechtigung der Schiffe sicherten sich Schweden-Norwegen und Italien in dem „Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Schweden-Norwegen und Italien", vom 14. Juni 1862 zu. Der Artikel 3 besagt nämlich, daß schwedische und norwegische Fahrzeuge die Erlaubnis haben, an der Küstenschiffahrt zwischen den Häfen des Königreichs Italien teilzunehmen und in dieser Fahrt dieselbe Behandlung erfahren wie die einheimischen Schiffe; die entsprechenden Begünstigungen wurden schwedischerseits den italienischen Schiffen in Schweden und Norwegen zugesprochen[292].

Ein Vertrag, der heute erloschen ist, aber in diesem Zusammenhang Erwähnung finden muß, ist das schwedische „Handels- und Schiffahrts-Abkommen mit dem Deutschen Reich" vom 2. Mai 1911. Nach dem Artikel 13 dieses Vertrages wurde — mit Ausnahme der einheimischen Fahrzeuge des Fischfanges — Gleichbehandlung der Schiffe beider Nationalitäten zugesichert — für die Schiffe der Küstenschiffahrt galt ebenfalls dieses Gleichbehandlungsprinzip, jedoch mit der Maßgabe, daß jeder der vertragsschließenden Teile zur Kündigung mit einjähriger Frist befugt war[293]. Demnach waren deutsche Schiffe berechtigt, in Schweden Küstenschiffahrt auszuüben und vice versa. Für Deutschland hörte diese Berechtigung vom 16. März 1921 an auf, als die schwedische Regierung am 15. Dezember 1920 — hauptsächlich auf Grund der deutschen Inflation — den Vertrag kündigte[294]. Das spätere deutsch-schwe-

[289] Svensk författningssamling för år 1854, Nr. 42, S. 3.
[290] Svensk författningssamling för år 1856, Nr. 66, S. 1.
[291] Svensk författningssamling för år 1858, Nr. 34, S. 11.
[292] Svensk författningssamling för år 1862, Nr. 54, S. 6.
[293] Carl Sandgren: Recueil des Traités de la Suède 1910 et 1911, S. 36.
[294] Sveriges överenskommelser med främmande makter 1912—1920, S. 221.

dische Handels- und Schiffahrtsabkommen vom 14. Mai 1926 räumte nicht gegenseitig die Ausübung der Küstenschiffahrt ein, sondern sicherte nur den Schiffen beider Nationalitäten Gleichbehandlung zu[295]. Auch dieser Vertrag wurde schwedischerseits gekündigt und trat ab 15. Februar 1933 außer Kraft.

Im Gegensatz zu Schweden befolgte man in Dänemark hinsichtlich der Küstenschiffahrt frühzeitig liberale Grundsätze. Nur der Nachtrag zu den Verordnungen vom 1. Februar 1797 betr. Zoll- und Konsumtionsanordnungen, vom 5. September 1820, untersagte grundsätzlich fremden Fahrzeugen von 15 C.-L. (30 N.-R.-T.) oder darunter die Ausübung der Küstenschiffahrt zwischen den dänischen Häfen sowie zwischen Dänemark und den Herzogtümern dieses Landes[296]. Auf Grund des dänisch-isländischen Bundesgesetzes Nr. 619 vom 30. November 1918, § 6, wurden jedoch isländische Schiffe den dänischen Fahrzeugen in dieser Hinsicht gleichgestellt[297].

Eine allgemeine, grundsätzliche Anordnung hinsichtlich der internationalen Küstenschiffahrt in den dänischen Gewässern wurde erst mit dem „Gesetz vom 14. April 1865 betr. die Berechtigung fremder Fahrzeuge, einheimische Frachtfahrt auszuüben" getroffen. Dieses Gesetz ermächtigte nämlich die Regierung — unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit — fremden Schiffen zu gestatten, Frachtfahrt von Stadt zu Stadt im Dänischen Königreich zu betreiben[298]. Auf Grund dieses Gesetzes sind im Laufe der Zeit verschiedene internationale Abmachungen über die Küstenschiffahrt, die hier nur eine oberflächliche Erwähnung finden können, getroffen worden.

Abkommen mit gegenseitiger Berechtigung zur Küstenschiffahrt hat Dänemark geschlossen mit: Mecklenburg-Schwerin, laut Deklaration vom 7. und 14. September 1867, dem Norddeutschen Bund, laut Deklaration vom 17. und 23. Februar 1868 sowie mit Belgien, laut Deklaration vom 18. Juni 1895.

Ferner hat Dänemark mit folgenden Staaten Vereinbarungen hinsichtlich der Anwendung des Meistbegünstigungsprinzips auf die Küstenschiffahrt getroffen, nämlich mit: Spanien, laut Konvention vom 2. Januar 1928, Art. 5, Japan, laut Traktat vom 12. Februar 1912, Art. 15, Estland, laut Notenwechsel vom 7. September 1923 und mit der Dominikanischen Republik, laut Traktat vom 26. Juli 1852, Art. 4.

Vereinbarungen über gegenseitige Meistbegünstigung hinsichtlich der Schiffahrt ohne Vorbehalt für die Küstenschiffahrt hat Dänemark geschlossen mit: Großbritannien laut Traktat vom 11. Juni 1670, Art. 8, Portugal, laut Deklaration vom 14. Dezember 1896, Art. 3, Jugoslavien, laut Deklaration vom 17. und 30. November 1909, Rumänien, laut Notenwechsel vom 28. August 1930, Bulgarien, laut Bekanntmachung Nr. 330 vom 18. Juli 1922 sowie Columbien, laut Traktat vom 21. Juni 1929[299]. Durch den Freundschafts- und Handelsvertrag mit Holland vom 15. Juni 1701 wurden niederländische Fahrzeuge berechtigt, Küstenschiffahrt in Dänemark zu betreiben, und dasselbe Recht wurde dänischen Schiffen in Holland auf Grund der Deklaration vom 10. Juli 1817 zuerkannt[300]. Schließlich wurde ein Zusatzabkommen zwischen Dänemark und Schweden — durch Notenwechsel vom 21. November 1925 — ge-

---

[295] Sveriges överenskommelser med främmande makter 1926—1928, S. 129.
[296] C. S. Klein: Love og anordningar m. v. 1814—1833, S. 199.
[297] Kristian Sindballe: Dansk Sørätt, Heft I, S. 4.
[298] J. A. D. J. Bildsøe: Danske Søfartslove i Uddrag, S. 3.
[299] Kristian Sindballe, Dansk Sørätt, Heft I, S. 4.
[300] Danmarks Handels- og Skibsfartstraktater, S. 334 und 337.

schaffen, nach dem die Ausübung der Küstenschiffahrt von den Vermessungsvorschriften beider Länder abhängig wurde[301]. Ergänzungsweise mag angeführt werden, daß der dänische Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Finnland vom 3. August 1923, der die Gleichbehandlung der Schiffe sowie die Meistbegünstigung hinsichtlich der Schiffahrt im allgemeinen zusichert, grundsätzlich den Schiffen der vertragschließenden Partner die Ausübung der Küstenfrachtfahrt untersagt[302].

Die dänisch-schwedische Vereinbarung vom 5. Mai 1858 über die Küstenschiffahrt wurde also vor dem Gesetz vom 14. April 1865 geschaffen und blieb — trotz der Auflösung der schwedisch-norwegischen Union im Jahre 1905 — für die beteiligten Staaten — Schweden, Norwegen und Dänemark — bis auf den heutigen Tag in Kraft. Über den Vertrag Dänemarks mit dem Norddeutschen Bund vom 17. und 23. Februar 1868 ist zu sagen, daß dieser Vertrag später auf das Deutsche Reich überging und von Bismarck selbst unterzeichnet wurde.

In Deutschland ist die Ausübung der Küstenfrachtfahrt durch das Gesetz betreffend die Küstenfrachtfahrt vom 23. Mai 1881 fremden Fahrzeugen grundsätzlich untersagt. Der § 1 dieses Gesetzes besagt nämlich wörtlich: „Das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen (Küstenfrachtfahrt) steht ausschließlich deutschen Schiffen zu." Der § 2 erlaubt aber die Durchlöcherung dieser Bestimmung, denn er erklärt: „Ausländischen Schiffen kann dieses Recht durch Staatsvertrag oder durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats eingeräumt werden[303]."

Von der Bewilligung dieses Ausnahmerechts hat Deutschland auch in recht ausgiebigem Maße Gebrauch gemacht.

So hat Deutschland durch die Verordnung betreffend die Berechtigung fremder Flaggen zur Ausübung der deutschen Küstenfrachtfahrt vom 29. Dezember 1881 dieses Recht den Ländern Belgien, Brasilien, Dänemark, Großbritannien, Italien und der Union Schweden-Norwegen verliehen. Durch eine spätere Verordnung vom 1. Juni 1886 wurden auch holländische Schiffe berechtigt, Küstenfrachtfahrt in deutschen Gewässern auszuüben. Die Bestimmungen des Gesetzes betreffend Küstenfrachtfahrt vom 23. Mai 1881 sowie der eben genannten Verordnungen von 1881 und 1886 wurden eine Zeitlang von dem Versailler Vertrag (Teil X, Kap. II) Artikel 271 durchlöchert, der erklärte:

> „In bezug auf Fischerei, Küstenschiffahrt und Schleppschiffahrt zur See sollen die Schiffe und Boote der alliierten und assoziierten Mächte in den deutschen Hoheitsgewässern die Behandlung erfahren, die den Schiffen und Booten der meistbegünstigten Nation zugestanden wird[304]."

Bekanntlich trat dieser Artikel am 10. Januar 1925 außer Kraft.

Die Verordnungen vom 29. Dezember 1881 und vom 1. Juni 1886 sind — weil nicht aufgehoben — formell noch in Kraft. Aus diesem Grunde nimmt auch Schweden für sich das Recht in Anspruch, Küstenfrachtfahrt in den deutschen Gewässern auszuüben, obwohl die Verordnung vom 29. Dezember 1881 durch den deutsch-schwedischen Vertrag vom 2. Mai 1911 materiell ersetzt

[301] Kristian Sindballe, Dansk Sørätt, Heft I, S. 4.
[302] Lovtidende for Kongeriget Danmark for aaret 1923, Afdeling A II, S. 2049—2051.
[303] Schaps: Das deutsche Seerecht, Band II, S. 283—284.
[304] Reichsgesetzblatt Nr. 140, v. 16. 7. 1919, S. 1081.

wurde. Durch die Kündigung des letztgenannten Vertrages entstand somit der Fall, daß Deutschland seit 1921 kein Recht hat, Küstenschiffahrt in Schweden zu treiben, wohl aber Schweden in Deutschland[305].

Außer den genannten verlieh Deutschland das Recht zur Ausübung der Küstenfrachtfahrt Lettland und Nicaragua sowie einigen neutralen amerikanischen Republiken.

Der § 4 des Abkommens mit Lettland vom 15. 7. 1920 bestimmte die gegenseitige Meistbegünstigung der Schiffahrt, während mit Nicaragua der alte Vertrag vom 4. 2. 1896 wieder in Kraft gesetzt wurde. Ferner hatte Deutschland Vereinbarungen mit England und USA. getroffen, nach denen die Gleichbehandlung der Schiffe der Vertragspartner mit den einheimischen in der Küstenfrachtfahrt ausgeschlossen war, wobei die übrige Schiffahrt nach dem Prinzip der Meistbegünstigung behandelt wurde[306].

Die deutschen Handels- und Schiffahrtsverträge mit Litauen und Estland vom 30. 11. 1928 bzw. 7. 12. 1928 bestimmen die gegenseitige Gleichbehandlung der Schiffe wie der eigenen und der Schiffe der meistbegünstigten Nation. Von dieser Begünstigung ist die Küstenfrachtfahrt ausgeschlossen; jedoch steht den Schiffen der vertragschließenden Parteien das Recht zu, „aus einem Hafen des einen der vertragschließenden Länder nach einem oder mehreren Häfen desselben Landes zu fahren, sei es um dort die aus dem Auslande mitgebrachte Ladung ganz oder teilweise zu löschen oder um eine nach dem Ausland bestimmte Ladung einzunehmen oder zu ergänzen[307]". In den Verträgen mit Österreich und Jugoslavien vom 12. 4. 1930 und 1. 5. 1934 hat Deutschland gleichfalls die Gleichbehandlung der Schiffe der Vertragspartner wie der eigenen oder der Schiffe der meistbegünstigten Nation unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit zugesichert, jedoch besagt der Art. 25 des deutsch-österreichischen Vertrages: „Der Grundsatz der Gleichbehandlung mit den eigenen Schiffen und ihren Ladungen findet keine Anwendung auf Vergünstigungen, die der eigenen Fischerei gewährt werden, sowie auf die Küstenschiffahrt, hinsichtlich deren die Schiffe eines jeden der vertragschließenden Teile im Gebiet des anderen Teils die Meistbegünstigung unter der Bedingung der Gegenseitigkeit genießen", während der Art. 24 des deutsch-jugoslavischen Vertrages folgende Einschränkungen macht: „Die Bestimmungen dieses Vertrages finden keine Anwendung auf die Küstenschiffahrt, die den nationalen Schiffen vorbehalten bleibt. Jedoch hat jeder der vertragschließenden Staaten das Recht, für seine Schiffe alle Begünstigungen und Vorrechte zu beanspruchen, die der andere Staat den Schiffen eines dritten Landes gewährt hat oder gewähren wird, unter der Voraussetzung, daß er den Schiffen des anderen Staates auf seinem Gebiet die gleichen Begünstigungen und Vorrechte gewährt[308]." Schließlich ist den finnischen Schiffen laut Vereinbarung vom 21. 4. 1922 untersagt, in Deutschland Küstenfrachtfahrt (cabotage) zu treiben; dieselbe Anordnung gilt für deutsche Schiffe in Finnland, mit Ausnahme des Verkehrs nach Pettchenga. Im übrigen sind die deutsch-finnischen Schiffahrtsbeziehungen auf der Grundlage der Gleichbehandlung und der Meistbegünstigung geregelt[309].

---

[305] Hamburger Fremdenblatt Nr. 126 v. 7. 5. 1925.
[306] Hamburger Fremdenblatt Nr. 126 v. 7. 5. 1925.
[307] Reichsgesetzblatt, Teil II, 1929, S. 112—113 und 518.
[308] Reichsgesetzblatt, Teil II, 1930 und 1934, S. 1084 bzw. 305—306.
[309] Finlands överenskommelser med främmande makter 1923, S. 11.

Damit ist unsere Untersuchung über die wesentlichen rechtlichen Grundlagen der Motorsegelschiffahrt abgeschlossen. Sie war notwendig, um zu zeigen, daß nicht jedes ausländische Schiff, das im Küstenverkehr tätig ist, das Recht zur Ausübung der Küstenfrachtfahrt hat.

b) Die Konkurrenzverhältnisse in der internationalen Motorsegelschiffahrt.

aa) Die Konkurrenz der schwedischen Motorsegler mit den ausländischen im Verkehr mit Schweden.

Wie haben sich nun die Konkurrenzverhältnisse in der internationalen Motorsegelschiffahrt unter der Einwirkung obiger Gesetze und Bestimmungen ausgewirkt? Wenn wir uns erst den schwedischen Motorseglern zuwenden, finden wir, daß in der nationalen Küstenfahrt Schwedens die ausländische Konkurrenz eine geringe ist. Im Jahre 1934 fanden die schwedischen Motorsegler hauptsächlich folgende Verwendung[310]:

	Anz.	N.-R.-T.
in der Fahrt zu schwedischen und ausländischen Häfen . .	557	38 589
in der nationalen Küstenfahrt	251	11 795

Etwa ein Drittel der schwedischen Motorsegler sind also in der einheimischen Küstenschiffahrt beschäftigt. In demselben Jahr verkehrten an der schwedischen Küste nur 46 ausländische Motorsegler mit 5058 N.-R.-T., die sich aus 42 dänischen Schiffen mit 4600 N.-R.-T. und 4 holländischen Schiffen mit 458 N.-R.-T. zusammensetzten. Bei der Bewertung eines derartigen Konkurrenzverhältnisses hängt natürlich sehr viel davon ab, welche Strecken die in- und ausländischen Motorsegler befahren haben und zu welchen Zeitpunkten sie ihre Ladungen bekommen haben.

Die Konkurrenz der schwedischen Motorsegler mit den ausländischen Dampfern und Motorfahrzeugen in der nationalen Küstenfahrt scheint — bei einer oberflächlichen Betrachtung — größer zu sein. Im Jahre 1934 verkehrten nämlich an der schwedischen Küste insgesamt 148 ausländische Dampfer und Motorfahrzeuge mit 19 378 N.-R.-T., und zwar[311]:

Anz.	Nationalität	N.-R.-T.
142	dänische	7953
4	holländische	5298
2	englische	6127

Fahrzeuge. Diese Konkurrenz ist aber weit geringer, als aus den obigen Zahlen herauszulesen ist, weil die Dampfer und Motorfahrzeuge in erster Linie Stückgut befördern, während das Haupttätigkeitsgebiet der Motorsegler doch die Beförderung von Massengütern ist.

Der Motorseglerverkehr nach und von Schweden wird etwa je zur Hälfte von schwedischen und ausländischen Fahrzeugen bewerkstelligt. So vollzog sich dieser im Jahre 1934 folgendermaßen:

---

[310] Sjöfart, 1934.
[311] Sjöfart, 1934.

In Schweden angekommene Motorsegler[312]

	Mit Ladung		In Ballast		Insgesamt	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	7598	423 158	5402	226 962	13 000	650 120
davon:						
schwedische	3825	223 233	2544	135 375	6 369	358 608
fremde	3773	199 925	2858	91 587	6 631	291 512

Von Schweden ausgehende Motorsegler

	Mit Ladung		In Ballast		Insgesamt	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	7653	472 769	5334	179 126	12 987	651 895
davon:						
schwedische	4401	260 451	1962	98 590	6 363	359 041
fremde	3252	212 318	3372	80 536	6 624	292 854

Von den am Motorsegelschiffsverkehr mit Schweden beteiligten Ländern steht Dänemark weitaus an erster Stelle, gefolgt von Deutschland und Finnland. Der Anteil dieser Länder am Motorseglerverkehr Schwedens im genannten Jahre geht aus folgender Aufstellung hervor:

In Schweden angekommene[313]

	Mit Ladung		In Ballast		Insgesamt	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-.R.-T.
dänische	1638	88 764	932	37 170	2570	125 934
deutsche	651	62 778	244	16 949	895	79 727
finnische	707	29 199	62	20 267	769	49 466

Von Schweden ausgehende

	Mit Ladung		In Ballast		Insgesamt	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-.R.-T.
dänische	1795	95 585	777	30 386	2572	125 971
deutsche	717	61 307	177	18 474	894	79 781
finnische	128	28 472	640	21 110	768	49 582

Haben nun die genannten Länder „immer", d. h. seit der Motorisierung der Kleinsegelschiffahrt, eine führende Stellung im Motorseglerverkehr mit Schweden gehabt? Ein Vergleich mit den entsprechenden Statistiken aus dem Jahre 1925 bestätigt diese Frage. In diesem Jahre verkehrten mit Schweden:

Angekommene Motorsegler[314]

	Mit Ladung		In Ballast		Insgesamt	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-.R.-T.
dänische	1126	57 939	882	45 608	2008	103 547
deutsche	700	79 945	366	49 918	1066	129 863
finnische	953	43 377	115	25 262	1068	68 639

[312] Sjöfart, 1934.
[313] Sjöfart, 1934.
[314] Sjöfart, 1925.

Ausgehende Motorsegler

	Mit Ladung		In Ballast		Insgesamt	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-.R.-T.
dänische	1311	67 823	709	36 605	2020	104 428
deutsche	865	99 919	202	28 619	1067	128 538
finnische	148	33 236	908	35 100	1056	68 336

Seit 1925 hat also Dänemark verstanden, seinen Motorseglerverkehr mit Schweden nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern auch zu steigern. Recht erheblich zurückgegangen ist dagegen der Motorseglerverkehr Deutschlands und Finnlands mit Schweden seit 1925.

Von den übrigen am Motorseglerverkehr mit Schweden beteiligten Ländern verdienen Estland und Holland Erwähnung. Im Jahre 1934 kamen 110 estnische Motorsegler mit 14 966 N.-R.-T. in Schweden an; davon waren 75 mit 7290 N.-R.-T. beladen. Ausgehend verließen im selben Jahre 113 estnische Motorsegler mit 15 632 N.-R.-T. schwedische Häfen. Vergleicht man diese Zahlen mit den entsprechenden Statistiken für das Jahr 1925, kann man feststellen, daß Estland seine Motorseglerbeziehungen mit Schweden seit dieser Zeit ziemlich gleichmäßig aufrechterhalten hat, denn damals wurden 97 estnische Motorsegler mit 12 999 N.-R.-T. als angekommen registriert, während als abgegangen 100 estnische Schiffe mit 14 091 N.-R.-T. verzeichnet wurden. Dagegen ist der Motorsegelverkehr der Holländer mit Schweden seit 1925 recht erheblich zurückgegangen, denn damals betrug die Zahl der in Schweden angekommenen holländischen Schiffe 205 mit 23 151 N.-R.-T., und die Zahl der von Schweden abgegangenen Schiffe 209 mit 23 211 N.-R.-T., während die entsprechenden Zahlen für 1934 lauteten[315]:

	Anz.	N.-R.-T.
Angekommen	67	6302
Abgegangen	67	6327

Die Außenseiter verursachen den schwedischen Motorseglern eine nicht unerhebliche Konkurrenz. So konnten sich deutsche Motorsegler im Verkehr Schwedens mit Dänemark, Danzig und Polen erfolgreich einschalten. Die nachfolgenden Statistiken für das Jahr 1934 unterstreichen diese Tatsache[316]:

Dänemark

In Schweden angekommene

		Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	schwedische	3585	212 506
„	dänische	2465	115 706
„	deutsche	220	16 094

Von Schweden ausgehende

		Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	schwedische	3590	212 961
„	dänische	2448	112 445
„	deutsche	95	7 828

[315] Sjöfart, 1925 u. 1934.
[316] Sjöfart, 1934.

Danzig

In Schweden angekommene

		Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	schwedische	75	8 031
„	deutsche	68	7 729

Von Schweden ausgehende

		Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	schwedische	98	11 114
„	deutsche	31	3 579

Polen

In Schweden angekommene

		Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	schwedische	67	12 237
„	deutsche	25	3 332

Von Schweden ausgehende

		Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	schwedische	49	7 597
„	deutsche	5	443

Auf der anderen Seite beteiligen sich Dänen und Holländer recht lebhaft am schwedisch-deutschen Motorseglerverkehr, wie aus der folgenden Aufstellung ersichtlich ist[317]:

In Schweden angekommene

		Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	schwedische	935	69 593
„	deutsche	546	48 822
„	dänische	49	3 808
„	holländische	24	2 216

Von Schweden ausgehende

		Anz.	N.-R.-T.
Insgesamt	schwedische	650	49 613
„	deutsche	665	56 126
„	dänische	37	2 305
„	holländische	20	1 839

Die Zahlen für die Betätigung der holländischen Motorsegler im Verkehr zwischen Schweden und Deutschland waren im Jahre 1934 besonders niedrig. Im Jahre 1932 dagegen waren die entsprechenden Ziffern 56 (6424 N.-R.-T.) bzw. 49 (4887 N.-R.-T.)[318].

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die schwedische Motorsegelschiffahrt hinsichtlich der Konkurrenz seitens ausländischer Motorsegler eine recht günstige Stellung inne hat. In der einheimischen Küstenfahrt ist sie fast verschont von ausländischen Konkurrenten und im Verkehr mit Ländern, die Motorsegler besitzen, befördert sie etwa die Hälfte der vorhandenen Ladungen.

[317] Sjöfart, 1934.
[318] Sjöfart, 1932.

bb) Der Wettbewerb der dänischen Motorsegelschiffahrt mit der ausländischen in der einheimischen Küstenfahrt sowie im Verkehr mit dem Auslande.

Im Gegensatz zu der schwedischen Motorsegelschiffahrt hat die dänische eine starke Konkurrenz seitens der ausländischen Fahrzeuge in den einheimischen Gewässern auszufechten. Dieser Wettbewerb drückt sich für das Jahr 1935 in den nachstehenden Zahlen folgendermaßen aus[319]:

Angekommen in dänischem Hafen aus dänischem Hafen	Anz.	N.-R.-T.	Gelöschte Güter Tonnen
dänische			
mit Ladung	3028	781 712	1 297 074
ohne Ladung	1903	391 222	
fremde			
mit Ladung	768	44 474	78 233
ohne Ladung	1657	105 456	

Von den fremden Fahrzeugen sind die deutschen, schwedischen und niederländischen Motorsegler die bedeutendsten Konkurrenten der Dänen in der Inlandfahrt. Ihr Anteil an den gelöschten Gütermengen in dieser Fahrt während des Jahres 1935 geht aus folgender Aufstellung hervor[320]:

Angekommen in dänischem Hafen aus dänischem Hafen	Anz.	N.-R.-T.	Gelöschte Güter Tonnen
deutsche			
mit Ladung	421	22 538	40 228
ohne Ladung	857	46 962	
schwedische			
mit Ladung	229	14 096	24 556
ohne Ladung	457	25 563	
holländische			
mit Ladung	93	6 368	10 636
ohne Ladung	255	22 618	

Untersucht man die entsprechenden Konkurrenzverhältnisse der dänischen Motorsegelschiffahrt im Jahre 1925, so findet man, daß schon damals die deutschen, schwedischen und holländischen Fahrzeuge ihre wichtigsten Wettbewerber waren. Im genannten Jahre gestaltete sich dieser Wettkampf folgendermaßen[321]:

Angekommen in dänischem Hafen aus dänischem Hafen	Anz.	N.-R.-T.	Gelöschte Güter Tonnen
dänische			
mit Ladung	19 203	614 891	1 008 489
ohne Ladung	10 278	349 836	
fremde			
mit Ladung	1 927	112 978	194 486
ohne Ladung	1 750	114 742	

[319] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1935.
[320] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1935.
[321] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1935.

davon:			
deutsche			
mit Ladung	1 013	50 649	92 044
ohne Ladung	835	53 080	
schwedische			
mit Ladung	396	20 390	35 287
ohne Ladung	443	22 701	
holländische			
mit Ladung	494	37 796	61 042
ohne Ladung	410	33 273	

Ein Vergleich der obigen Zahlen mit den entsprechenden Statistiken des Jahres 1935 läßt erkennen, daß die ausländische Konkurrenz in der dänischen Küstenfahrt erheblich zurückgegangen ist. Das ist zweifellos in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die dänischen Verlader in den letzten Jahren immer mehr bemüht gewesen sind, die nationalen Fahrzeuge zu bevorzugen.

Im Motorseglerverkehr Dänemarks mit dem Auslande überwiegen die ausländischen Fahrzeuge bei weitem, wie aus der nachstehenden Aufstellung ersichtlich ist[322]:

Segler- und Motorseglerverkehr Dänemarks mit dem Auslande im Jahre 1935

	Anz.	N.-R.-T.	Gütermenge (To.)
Schiffe mit Ladung			
In Dänemark angekommene			
dänische	2958	140 854	285 481
fremde	7482	522 287	1 022 601
Von Dänemark ausgehende			
dänische	1372	73 342	104 421
fremde	3885	232 800	410 586
Schiffe in Ballast			
In Dänemark angekommene			
dänische	639	21 668	
fremde	1058	64 709	
Von Dänemark ausgehende			
dänische	3117	133 869	
fremde	5151	381 504	

Am regsten an dem Segler- und Motorseglerverkehr Dänemarks beteiligt sind die deutschen, schwedischen und — in geringerem Umfange — die holländischen Schiffe. Ihr Anteil an diesem Verkehr gestaltete sich in demselben Jahre folgendermaßen[323]:

	Anz.	N.-R.-T.	Gütermenge (To.)
Schiffe mit Ladung			
In Dänemark angekommene			
deutsche	4024	222 765	517 034
schwedische	2615	173 027	297 800
holländische	410	36 177	68 410

[322] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1935.

Von Dänemark ausgehende

deutsche	1627	88 785	181 223
schwedische	1744	95 960	154 660
holländische	323	29 074	47 705

Schiffe in Ballast

In Dänemark angekommene

deutsche	139	7 653
schwedische	797	46 960
holländische	64	6 244

Von Dänemark ausgehende

deutsche	2860	157 163
schwedische	1727	124 343
holländische	242	19 802

Die Konkurrenz der dänischen Motorsegler im internationalen Verkehr ist also erheblich. Dennoch muß festgestellt werden, daß diese Konkurrenz seit dem Krisenjahre 1932 wesentlich abgenommen hat[324]. Im Jahre 1925, das keineswegs einen Höhepunkt der internationalen Motorseglerbeziehungen Dänemarks bildet, entwickelten sich die Konkurrenzverhältnisse der dänischen Motorsegelschiffahrt folgendermaßen[325]:

Schiffe mit Ladung

In Dänemark angekommene

	Anz.	N.-R.-T.	Gütermenge (To.)
dänische	2421	134 370	247 315
fremde	8644	690 725	1 253 918
davon:			
deutsche	4553	375 595	690 834
schwedische	3073	187 707	349 868
holländische	572	50 835	90 185

Von Dänemark ausgehende

	Anz.	N.-R.-T.	Gütermenge (To.)
dänische	1414	65 544	98 025
fremde	2778	190 298	319 645
davon:			
deutsche	1206	95 365	165 973
schwedische	1144	57 068	91 306
holländische	308	27 251	44 590

[323] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1935.
[324] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1932.
[325] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1925.

Schiffe in Ballast

In Dänemark angekommene

	Anz.	N.-R.-T.
dänische	777	45 237
fremde	647	50 617
davon:		
deutsche	323	33 967
schwedische	270	12 715
holländische	30	2 324

Von Dänemark ausgehende

	Anz.	N.-R.-T.
dänische	1991	117 249
fremde	7321	605 550
davon:		
deutsche	4033	339 234
schwedische	2418	153 600
holländische	504	43 314

Die bedeutendsten Motorsegelschiffsbeziehungen unterhält Dänemark mit Deutschland und Schweden. In direktem Verkehr gestalteten sich die Konkurrenzverhältnisse der dänischen Motorsegelschiffahrt mit diesen Ländern im Jahre 1935 folgendermaßen[326]:

Schiffe mit Ladung

In Dänemark angekommene

	Anz.	N.-R.-T.	Gütermenge (To.)
von Deutschland			
dänische	1551	58 754	133 175
deutsche	3587	184 373	432 203
von Schweden			
dänische	821	30 238	59 459
schwedische	2033	134 963	221 605

Von Dänemark ausgehende

	Anz.	N.-R.-T.	Gütermenge (To.)
nach Deutschland			
dänische	298	10 901	15 760
deutsche	1518	80 101	165 089
nach Schweden			
dänische	698	30 360	44 550
schwedische	1493	82 966	134 547

[326] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1935.

Schiffe in Ballast

In Dänemark angekommene

von Deutschland	Anz.	N.-R.-T.
dänische	105	1 757
deutsche	86	4 168
von Schweden		
dänische	469	16 141
schwedische	761	43 785

Von Dänemark ausgehende

nach Deutschland	Anz.	N.-R.-T.
dänische	2137	82 584
deutsche	2689	144 328
nach Schweden		
dänische	719	27 308
schwedische	1232	86 033

Im Verkehr mit Dänemark haben also die deutschen und schwedischen Motorsegler ein erhebliches Übergewicht. Zum Teil ist diese Tatsache auf handelspolitische Maßnahmen zurückzuführen. Gerade im Jahre 1935 schloß beispielsweise Dänemark mit Deutschland ein Roggenlieferungsabkommen ab. Deutschland verpflichtete sich zur Lieferung von 50 000 Tonnen Roggen, behielt sich aber das Alleinrecht vor, die Roggentransporte nach Dänemark selbst zu bewerkstelligen. Durch dieses Abkommen wurden natürlich viele dänischen Motorsegler von ihren normalen Getreidetransporten ausgeschlossen[327].

Trotz dieses Übergewichts der deutschen und schwedischen Motorsegler im direkten Verkehr mit Dänemark läßt sich feststellen, daß diese Konkurrenz der dänischen Motorsegelschiffahrt wesentlich abgenommen hat. Die nachfolgenden Statistiken des Jahres 1925 unterstreichen diese Tatsache[328]:

In Dänemark angekommene

von Deutschland
Hamburg:

	Anz.	Gesamttonnage N.-R.-T.	hiervon Ballast N.-R.-T.	gelöschte Güter (To.)
dänische	172	8 953	961	15 340
deutsche	2163	183 068	2 705	320 945
andere Häfen				
dänische	1322	45 990	7 027	77 665
deutsche	2153	143 277	25 484	234 772
von Schweden				
dänische	1303	60 024	26 532	72 058
schwedische	2864	154 645	11 971	270 350

[327] Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad, Nr. 10 v. 15. 5. 1936, S. 5.
[328] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1925.

Von Dänemark ausgehende

	Anz.	Gesamttonnage N.-R.-T.	hiervon Ballast N.-R.-T.	geladene Güter (To.)
nach Deutschland Hamburg:				
dänische	319	15 770	9 502	9 844
deutsche	2416	193 065	158 493	58 197
andere Häfen				
dänische	1273	45 102	35 795	14 072
deutsche	2345	176 584	129 921	84 023
nach Schweden				
dänische	1441	74 967	40 515	52 922
schwedische	3171	176 446	127 523	76 389

Die Konkurrenz der dänischen Motorsegler mit den Außenseitern macht sich vor allem im Verkehr mit Norwegen, Danzig und Deutschland bemerkbar. Die folgende Aufstellung, die nur die beladenen Schiffe erfaßt, stellt die wichtigsten Mitbewerber Dänemarks im Verkehr mit diesen Staaten im Jahre 1935 dar[329]:

In Dänemark angekommene

	Anz.	N.-R.-T.	Gelöschte Güter (To.)
von Norwegen			
Insgesamt:	547	26 156	51 199
davon:			
dänische	119	4 029	6 927
norwegische	90	4 502	7 853
schwedische	326	16 284	33 616
von Danzig			
Insgesamt	521	47 274	95 854
davon:			
dänische	215	20 263	37 039
deutsche	265	21 950	50 549
von Deutschland			
Insgesamt	5481	266 997	613 410
davon:			
dänische	1551	58 754	133 175
deutsche	3587	184 373	432 203
schwedische	128	6 598	14 353
holländische	200	16 104	31 450

Von Dänemark ausgehende

	Anz.	N.-R.-T.	Geladene Güter (To.)
nach Norwegen			
Insgesamt	360	15 997	24 975
davon:			
dänische	100	3 863	5 972

[329] Danmarks Handelsflaade og Skibsfart, 1935.

norwegische	93	5 377	7 114
schwedische	162	6 377	11 193
nach Danzig			
Insgesamt	45	4 811	6 448
davon:			
dänische	35	3 565	4 703
danzigsche	1	6	3
deutsche	6	499	973
nach Deutschland			
Insgesamt	1 969	102 098	197 669
davon:			
dänische	298	10 901	15 760
deutsche	1518	80 101	165 089
schwedische	66	4 271	6 343
holländische	81	5 967	9 652

Auf die deutsche Konkurrenz im dänisch-schwedischen Verkehr braucht hier nicht eingegangen zu werden, da sie bereits im vorigen Abschnitt behandelt worden ist.

Mit diesen Feststellungen seien unsere Betrachtungen über die internationalen Konkurrenzverhältnisse der dänischen Motorsegelschiffahrt abgeschlossen. Sie haben uns gezeigt, daß die dänische Motorsegelschiffahrt in den einheimischen Gewässern — nicht zuletzt dank eines freizügigen Vertragssystems — von der ausländischen Konkurrenz stark bedrängt wird. In direktem Verkehr unterliegt sie der Konkurrenz vor allem seitens der Deutschen und Schweden.

cc) Die internationale Konkurrenz der deutschen Motorsegelschiffahrt im Verkehr mit deutschen Häfen.

aaa) Die Verwendung der deutschen Motorsegler in in- und ausländischer Fahrt und der Wettbewerb der ausländischen Motorsegler in der deutschen Küstenschiffahrt.

Abschließend sollen die internationalen Wettbewerbsverhältnisse der deutschen Motorsegler behandelt werden. Nach dem Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft betrug der Gesamtbestand der deutschen Motorseglerflotte im Jahre 1936 965 Fahrzeuge; davon funktionierten 56 als Fahrgastschiffe. Die übrigen fanden nach derselben Quelle in folgenden Fahrten Verwendung:

Lange Fahrt	7
Große Küstenfahrt	6
Nord- und Ostseefahrt	118
Kleine Küstenfahrt	658
Wattfahrt	148
Zusammen	937

Mit welchem Hauptwettbewerbern haben nun diese Fahrzeuge zu rechnen? Wir haben bereits die Konkurrenzverhältnisse der deutschen Motorsegelschiffahrt auf ihren wichtigsten Strecken im Auslandsverkehr — den Fahrten mit Dänemark und Schweden — behandelt. Es gilt also, die internationale Konkurrenz der Motorsegler an der deutschen Küste zu untersuchen.

Das Statistische Reichsamt veröffentlicht in der „Seeschiffahrt", Teil II, u. a. den Verlauf der Segelschiffahrt über See in den einzelnen deutschen Verkehrsgebieten. Diese Statistiken des Reichsamtes können leider hier nicht verwertet werden, weil sie die Nationalität der Schiffe sowie ihre Fahrtstrecken unberücksichtigt lassen. Die „Seeschiffahrt", Teil II, enthält aber außerdem wichtige Angaben über die Wettbewerbsverhältnisse der in- und ausländischen Segler und Motorsegler, die hier wiedergegeben werden müssen. Nach diesen Statistiken spielte sich der Motorsegelschiffsverkehr im Jahre 1935 folgendermaßen ab:

	Angekommen		Abgegangen	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
deutsche	22 740	2 079 678	23 230	2 055 254
ausländische	777	64 244	849	71 155
davon:				
estnische	1	31	1	266
lettische	1	48	1	48
finnische	3	562	9	2 467
schwedische	15	2 494	68	6 326
dänische	6	218	12	597
holländische	740	59 420	745	59 712
österreichische	11	1 471	13	1 739
Insgesamt	23 517	2 143 922	24 079	2 126 399

Aus der obigen Aufstellung geht hervor, daß die stärksten Konkurrenten der deutschen Motorsegler in der nationalen Küstenfahrt die holländischen Fahrzeuge sind. In Wirklichkeit aber dürfte der Wettbewerb der Holländer in dieser Fahrt weit größer sein als aus den wiedergegebenen Zahlen hervorgeht, denn viele von den „modernen Holländern" werden statistisch als Motorfahrzeuge erfaßt.

Seit dem Jahre 1925 hat sich der deutsche Küstenverkehr der Motorsegler wesentlich verändert. Damals war die Küstenfahrt der deutschen Motorsegler nicht so entwickelt wie heute, die Konkurrenz der Holländer war zu jener Zeit auch geringer, während sich die schwedischen und dänischen Motorsegler lebhafter in den deutschen Gewässern betätigten. Diese Tatsachen werden gleichfalls durch die folgenden Zahlen unterstrichen[330]:

a) Ostseegebiet

	Angekommen		davon mit Ladung	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
deutsche	1956	92 625	1502	70 937
schwedische	48	4 381	3	194
dänische	58	2 700	38	1 609
holländische	71	5 914	46	3 977

[330] Die Seeschiffahrt, Teil II, 1925.

	Abgegangen			
deutsche	1986	96 006	1277	63 539
schwedische	93	6 296	3	109
dänische	50	2 138	21	787
holländische	95	7 887	62	5 031

b) Nordseegebiet

	Angekommen			
			davon mit Ladung	
	Anz.	N.-R.-T.	Anz.	N.-R.-T.
deutsche	6383	210 571	4366	140 858
schwedische	2	280	2	280
dänische	9	644	7	292
holländische	262	16 952	185	12 184
	Abgegangen			
deutsche	6579	217 570	4199	136 275
schwedische	3	486	—	—
dänische	13	838	11	482
holländische	219	14 099	155	10 356

Bei persönlichen Untersuchungen in Kopenhagen im Sommer 1937 versuchte der Verfasser die Ursachen des Rückganges der Betätigung der dänischen Motorsegler im deutschen Küstenverkehr festzustellen. Zum Teil ist dieser Rückgang zweifellos auf die Unkenntnis der neuen Törnordnung zurückzuführen. Auf der anderen Seite braucht nicht verschwiegen zu werden, daß man in der deutschen Motorsegelschiffahrt mehr und mehr eine Politik verfolgt, die darauf hinausgeht, bei Verladungen vor allem die nationalen Fahrzeuge zu bevorzugen, um somit die übriggebliebenen Ladungen den ausländischen Schiffen anzubieten.

bbb) Der Wettbewerb der deutschen Motorsegler mit den ausländischen im Verkehr mit Hamburg.

Wir haben in einem anderen Zusammenhang festgestellt, daß Hamburg das Zentrum der deutschen Motorsegelschiffahrt ist. Es verlohnt sich daher, die Konkurrenzverhältnisse der deutschen und ausländischen Motorsegler im Verkehr mit dieser Stadt etwas näher zu untersuchen.

Zuerst muß aber die Frage beantwortet werden, mit welchen Verkehrsgebieten die Motorseglerbeziehungen Hamburgs am lebhaftesten sind.

Die Mehrbeschäftigung in der einheimischen Küstenfahrt hat es mit sich gebracht, daß der hamburgische Motorseglerverkehr mit deutschen Verkehrsgebieten heute an weitaus erster Stelle steht. An zweiter und dritter Stelle folgen, wie nicht anders zu erwarten ist, Dänemark und Schweden. Der Motorseglerverkehr Hamburgs mit diesen Verkehrsgebieten gestaltete sich im Jahre 1935 wie folgt[331]:

[331] Hamburgs Handel und Schiffahrt im Jahre 1935.

	Insgesamt		Mit Ladung	
	Anz.	R.-T.	Anz.	R.-T.
Angekommen				
Aus:				
deutschen Verkehrsgebieten	3334	478 921	2649	362 695
Dänemark	1265	67 034	854	45 341
Schweden	176	10 628	166	10 086
Niederlande	107	15 571	98	14 242
Abgegangen				
Nach:				
deutschen Verkehrsgebieten	3357	493 420	3160	433 122
Dänemark	2380	117 922	2371	117 463
Schweden	203	13 209	199	13 129
Niederlande	82	9 442	59	5 161

Leider sind bei den obigen Statistiken die Nationalitäten der angekommenen bzw. abgegangenen Schiffe nicht berücksichtigt worden. Dies ist dagegen der Fall bei den nachfolgenden Statistiken, die aber wiederum die Abgangs- bzw. Ankunftsländer ausschließen. Nach diesen Angaben gestaltete sich der Wettbewerb der deutschen Motorsegler mit den ausländischen im Verkehr mit Hamburg im Jahre 1935 folgendermaßen[332]:

Nationalität der Schiffe	Mit Ladung		In Ballast	
	Anz.	R.-T.	Anz.	R.-T.
Angekommen				
deutsche	3483	407 234	1090	145 857
niederländische	273	23 500	23	1 976
schwedische	67	2 886	11	864
dänische	17	856	4	100
Abgegangen				
deutsche	5469	549 793	208	61 690
niederländische	321	26 535	22	2 398
schwedische	76	3 925	4	80
dänische	21	956	—	—

Vergleicht man die obigen Zahlen mit den zuerst angeführten Statistiken über den Motorseglerverkehr Hamburgs, so kann man feststellen, daß die deutschen Motorsegler im Verkehr Hamburgs mit Dänemark und Schweden überwiegen. Dagegen ist aus dem Vergleich zu schließen, daß im Verkehr Hamburgs mit Holland die deutschen Motorsegler den kürzeren ziehen.

Mit diesen Feststellungen sei die Untersuchung über die Konkurrenz der deutschen Motorsegler mit den ausländischen abgeschlossen. Sie haben — streng genommen — uns nur eine allbekannte Tatsache bestätigt: die unbequeme Konkurrenz der Holländer, die sich sowohl in der deutschen Küstenfahrt, im Verkehr mit Hamburg als auch im Verkehr mit anderen Ländern bemerkbar macht. Daß dieser Wettbewerb der Holländer in Wirklichkeit größer ist, als die wiedergegebenen Zahlen ausdrücken, ist bereits erwähnt worden.

[332] Hamburgs Handel und Schiffahrt im Jahre 1935.

VI. Rückblick und Ausblick.

Welche Lehren können wir nun aus der Darstellung der Entwicklung und Problematik der Motorsegelschiffahrt ziehen? Wir haben in großen Zügen die Entwicklung der Großsegelschiffahrt in den Hauptländern verfolgt und untersucht, warum sie untergehen mußte. Ferner haben wir gesehen, warum es gerade dem finnischen Reeder Gustav Erikson gelungen ist, eine recht ansehnliche Segelschiffsflotte aufzubauen und — wenn auch für unbestimmte Zeit — aufrechtzuerhalten. Auch die Entwicklung der Vorläufer der Motorsegler — der reinen Kleinsegler — in einigen Ländern haben wir untersucht sowie auf die Gründe ihrer Motorisierung hingewiesen. Schließlich hat uns die Entwicklung der Motorsegelschiffahrt gezeigt, daß die Motorsegelschiffahrt in den Hauptländern — vom rein technischen Standpunkt aus — unter ganz verschiedenen Voraussetzungen arbeitet; gegenüber den überalterten Motorseglerflotten Schwedens, Dänemarks und Deutschlands stehen die großen, modernen Motorsegler der Niederlande. Aber nicht nur die bautechnischen Unterschiede stärken die Holländer in ihrem Konkurrenzkampf mit den ausländischen Motorseglern — die gesetzlichen Bestimmungen, denen die holländischen Motorsegler unterworfen sind, sind weit großzügiger als die entsprechenden in Schweden, Dänemark und Deutschland. Die erfolgreiche Betätigung der niederländischen Motorsegler in der dänischen und deutschen Küstenfahrt sowie im zwischenstaatlichen Verkehr ist sicherlich zum großen Teil auf diese Umstände zurückzuführen, wenn auch die Frachtratenfrage dabei eine wichtige Rolle spielt.

Auf der anderen Seite sind die Motorsegelflotten Schwedens und Dänemarks in der Konkurrenz mit den einheimischen Fahrzeugen recht benachteiligt. Besonders der Wettkampf der dänischen Motorsegler mit den staatlichen Eisenbahnen ist unerträglich. In Deutschland dagegen vermochte Staatsrat Essberger durch seine erste Anordnung vom 5. September 1936 gesunde Konkurrenzverhältnisse zwischen der Motorsegelschiffahrt und der Linienschiffahrt zu schaffen. Ein Dorn im Auge jedoch für die deutsche Motorsegelschiffahrt ist, daß sie nicht wie die dänische und holländische berechtigt ist, Küstenfahrt in Schweden auszuüben, während die Schweden auf Grund älterer Bestimmungen das entsprechende Recht für sich in Deutschland in Anspruch nehmen. Es ist zu wünschen, daß diese Frage zu Deutschlands Gunsten bald auf handelsvertraglichem Wege geordnet wird.

Die Lösung der Probleme der Motorsegelschiffahrt liegt in der nationalen und internationalen Einigung. Die Zukunft der schwedischen Motorsegelschiffahrt hängt sehr viel von der Errichtung einer Verkehrskommission ab, deren vornehmste Aufgabe es wäre, harmonische Konkurrenzverhältnisse durch geeignete Maßnahmen in der schwedischen Verkehrswirtschaft zu schaffen. Diese Aufgabe obliegt aber auch der dänischen Verkehrskommission, deren Einfluß auf die Tarifpolitik der Staatsbahnen sehr unbedeutend zu sein scheint. Dabei können sich die schwedischen und dänischen Verkehrsbehörden das deutsche Beispiel vor Augen halten. Seit der Machtübernahme hat Deutschland zielbewußt versucht, die Konkurrenzfähigkeit seiner Motorseglerflotte zu stärken. Die Reichszuschüsse haben zu einer Modernisierung des Motorseglerbestandes geführt. Der Verband Deutscher Küstenschiffer e. V. schätzt, daß seit der Machtübernahme jährlich etwa 40 bis 50 neue Motorsegler gebaut werden. Erfreulicherweise handelt es sich dabei durchweg um „moderne Holländer".

Prof. Schulz-Kiesow ist übrigens der Ansicht, daß die Takelage der deutschen und holländischen Motorsegler sich immer mehr verringert, um schließlich ganz zu verschwinden. Bestimmungen im Stil der ersten Anordnung des Staatsrates Essberger vom 5. September 1936 wären zweifellos auch für Schweden und Dänemark zu empfehlen. Auch die Politik der deutschen Motorsegelschiffahrt, in der einheimischen Küstenfahrt nur die Spitze der vorhandenen Ladungen den ausländischen Motorseglern zu überlassen, wäre für die nationale Motorsegelschiffahrt Schwedens und Dänemarks von großem Nutzen. Schließlich müßte man, wie dies in Deutschland geschehen ist, in Schweden und Dänemark den zwangsmäßigen Verbandseintritt der wilden Motorsegler bewerkstelligen.

Die internationalen Konkurrenzprobleme der Motorsegelschiffahrt können nur durch die Zusammenarbeit aller Beteiligten gelöst werden. Die Fragen der Mindestraten und ihrer Respektierung spielen dabei eine wesentliche Rolle. Leider kann Holland zu dieser Zusammenarbeit nicht herangezogen werden, weil es in der Motorsegelschiffahrt dieses Landes keine Verbandsbildung gibt. Aber es würde zunächst genügen, einen internationalen Verband zwischen Schweden, Dänemark und Deutschland zu bilden. (Die Feststellung Dr. Nübels, daß es einen „Nordeuropäischen Segelschiffsreederverband" gibt, dem der Verband Deutscher Küstenschiffer e. V. seit Februar 1931 angehört, ist nicht ganz stichhaltig. Dieser Verband ist niemals konstituiert worden und existiert nur auf dem Papier[333].) Zusammen würden diese Länder sicherlich imstande sein, der unerwünschten, wilden Konkurrenz der Holländer in der Nord- und Ostsee begegnen zu können. Ist dies erreicht, kann man eine Verbandsbildung in Holland erwarten und damit die Zusammenarbeit der Holländer mit den übrigen Beteiligten zum Segen der internationalen Motorsegelschiffahrt.

Es soll hier nicht auf die wirtschaftliche und sozialpolitische Bedeutung der Motorsegelschiffahrt näher eingegangen werden. Sie ist ungerechterweise oft als ein Stiefkind der Schiffahrt behandelt worden. Aber sie hat die gleiche Existenzberechtigung wie jedes andere Schiffahrtsgewerbe, und auch für sie gilt der Ausspruch:

Seefahrt ist not!

[333] O. Nübel: Probleme der Trampschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt, S. 126.

QUELLENNACHWEIS.

LITERATUR.

Deutsche Verfasser.

W. Laas: Die großen Segelschiffe, ihre Entwicklung und Zukunft. Verlag: Julius Springer, Berlin, 1908.
H. Szymanski: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt XX. Buchdruckerei Albrecht und Vorkamp, Lübeck, 1929.
O. Nübel: Probleme der Trampschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Trampschiffahrt. Verlag: Paul Evert, Hamburg, 1936.
O. Mathies: Hamburgs Reederei 1814—1914. Verlag: Friederichsen, Hamburg, 1924.
O. Lindner u. *H. Hoek:* 100 Jahre Rickmers 1834—1934. Jubiläumsschrift der Firma Rickmers.
L. Huck: Internationales Seeverkehrs-Handbuch. Verlag: L. Huck, Bremen, 1925.

Der Große Brockhaus, Band 10. Verlag: F. A. Brockhaus, Leipzig, 1931.

Ausländische Verfasser.

finnische:
A. Söderhjelm: Jakobstads Historia I—III. Verleger: Edlundska Bokhandeln und Akademiska Bokhandeln, Helsingfors 1907, 1909 und 1914.
— Brahestad. Verlag: Akademiska Bokhandeln, Helsingfors 1911.
H. Allenius: Den inhemska handelsflottans utveckling och dess andel i vår sjöfart, Vortrag, gehalten beim dritten Schiffahrtskongreß Finnlands in Helsingfors 1936.
schwedische:
Den svenska sjöfartsnäringen, herausgegeb. v. Kommerzkollegium, Stockholm 1936.
Utredning rörande förhållandet mellan land-och sjötrafikmedel, herausgegeb. v. Verkehrsministerium, Stockholm 1936.
Förhandlingarna vid svenska hamnförbundets tionde ordinarie möte i Sundsvall den 28 och 29. Juni 1935, Stockholm 1935.
Svensk uppslagsbok, Band 22. Verlag: Svensk Uppslagsbok, Malmö 1935.

Benutzte Statistiken:

Deutsche:
Der Germanische Lloyd; nebst Nachträgen, 1925—35. Verlag: Adlers Erben, Rats- und Universitätsbuchdruckerei und Verlagsanstalt, Rostock.
Die Seeschiffahrt 1925 u. 1935, Teil II, herausgegeben vom Statistischen Reichsamt. Verlag: Reimar Hobbing, Berlin.
Hamburgs Handel und Schiffahrt, im Jahre 1935, herausgegeben vom Handelsstatistischen Amt, Hamburg.
Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft 1936, Hamburg.
Nordische:
schwedische:
Sjöfart, Sveriges officiella statistik, 1925, 1932 u. 1934, herausgegeben vom Kommerzkollegium. Verlag: P. A. Norstedt & Söner, Stockholm.

dänische:
Danmarks Handelsflaade og Skibsfart 1925, 1932 u. 1935, herausgegeben vom dänischen statistischen Amt. Verlag: Nordisk Forlag, Kopenhagen.

norwegische:
Statistiske Meddelelser 1926 u. 1936, herausgegeben vom statistischen Zentralbüro Norwegens. Verlag: H. Aschehoug & Co., Oslo.

finnische:
Merenkulku-Sjöfart, Finlands officiella statistik 1925, 1934 u. 1935, herausgegeben vom finnischen Zentralbüro für Schiffahrtsstatistik, Helsingfors.
Statistisk Årsbok för Finland 1936, herausgegeben vom finnischen statistischen Zentralbüro, Helsingfors.
Statistiken, geliefert von der Reederei Gustav Erikson, Mariehamn, Aaland, Finnland, Frühjahr 1935.

Baltische:
estnische:
Eesti Statistika 1924, 1927, 1934 u. 1936, herausgegeben vom Statistischen Zentralbüro Estlands, Reval.

lettische:
Annuaire Statistique de la Lettonie 1925 u. 1935, herausgegeben vom Statistischen Büro Lettlands, Riga.

danzigsche:
Bericht über die Lage von Handel, Industrie und Schiffahrt während der Jahre 1927—35, erstattet von der Industrie- und Handelskammer zu Danzig.

polnische:
Annuaire Statistique de la Republique Polonaise 1928—30. Warschau 1930.

Holländische:
Statistiek van de Zeescheepvaart 1925, s'Gravenhage.
Statistiek van de samenstelling der Nederlandsche koopvaardijvloot en van de scheepsrampen, 1934.

Englische:
Lloyd's Register of Shipping, Vol. II, Appendix, 1913/14, 1920/21, 1936/37, herausgegeben von Lloyds office, London.

Gesetzessammlungen und Vorschriften

deutsche

Schaps: Das deutsche Seerecht, Band II. Verlag: Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig 1929.
Die Handelsverträge des Deutschen Reiches, herausgegeb. im Reichsamte des Innern. Verlag: Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Berlin 1906.
Reichsgesetzblatt, verschiedene Jahrgänge.
Die Unfallverhütungsvorschriften für Dampf- und Motorschiffe der Seeberufsgenossenschaft, gültig vom 1. Oktober 1935.
Die Bemannungsrichtlinien für deutsche Seeschiffe der Seeberufsgenossenschaft, vom 18. Dezember 1934.
Germanischer Llyod, Auszug aus den Klassifikationsvorschriften für flußeiserne Seeschiffe.
Erste Anordnung des Leiters der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt vom 5. September 1936.

ausländische

finnische:
K. Söderholm: J Finland gällande delar av Sveriges rikes lag jämte Bihang. Verlag: Söderström & Co., Helsingfors 1932.
Finlands överenskommelser med främmande makter 1923, herausgegeb. v. finnischen Außenministerium, Helsingfors 1925.

schwedische:
C. Sandgren: Recueil des Traités de la Suède 1910 et 1911. Verlag: P. A. Norstedt & Söner, Stockholm 1913.
Sveriges överenskommelser med främmande makter 1912—1920 und 1926—28. Verlag: P. A. Norstedt & Söner, Stockholm 1921 resp. 1929.
Svensk författningssamling för år 1854 Nr. 42.
Svensk författningssamling för år 1856 Nr. 66.
Svensk författningssamling för år 1858 Nr. 34.
Svensk författningssamling för år 1862 Nr. 54.

dänische:
C. S. Klein: Love og anordningar m. v. 1814—1833, Verlag: J. H. Schulz, Kopenhagen 1863.
K. Sindballe: Dansk Sørätt, Heft I. Verlag: Gyldendal, Kopenhagen.
J. A. D. J. Bildsøe: Danske Søfartslove i Uddrag. Verlag: G. E. C. Gad, Kopenhagen 1927.
Danmarks Handels- og Skibsfartstraktater, herausgegeb. v. dänischen Außenministerium, Kopenhagen 1934.
Lovtidende for Kongeriget Danmark for aaret 1923, Afdeling A II, Druckerei J. H. Schultz A. S., Kopenhagen 1924.
Lovtidenden A — Nr. 11, Udgivet 4. April 1928, Nr. 73—76.

holländische:
G. G. Pekelharing: Schepenwet, Nederlandsche Staatswetten, Editie Schuurman & Jordens Nr. 16. Verlag: W. E. J. Tjeenk Willink, Zwolle 1933.

Zeitungsausschnitte und Fachblätter

Deutsche

Hamburger Nachrichten, Mitteilungen der Reichsgemeinschaft der Technisch-Wissenschaftlichen Arbeit; Hamburger Anzeiger; Hamburgischer Correspondent; Hamburger Fremdenblatt; Völkischer Beobachter; Hamburger Tageblatt; Wirtschaftsdienst; Die Weltschiffahrt; Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft 1936.

Ausländische:

finnische: Finlands sjöfart.
schwedische: Svensk Handelstidning.
dänische: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemsblad 1935—37.
englische: The Times.

Unternommene Studienreisen

Frühjahr 1935: Mariehamn, Aaland und Helsingfors, Finnland.
Sommer 1937: Helsingfors, Finnland, Stockholm, Schweden und Kopenhagen, Dänemark.

LEBENSLAUF.

Ich, Thorild Herman Reinhold Gesellius, wurde als finnischer Untertan am 18. Februar 1906 als Sohn des Kommerzienrates Rudolf Gesellius in Helsingfors, Finnland, geboren. Im Jahre 1912 zog ich nach Stockholm, wo ich Schulunterricht während der Jahre 1912 bis 1917 in der „Brummerska skolan" und später in der „Norra Latinläroverket" genossen habe. Während der Jahre 1917 bis 1919 erhielt ich Privatunterricht. Im Jahre 1919 zog ich nach Helsingfors zurück und setzte meine weitere Schulbildung in der „Läroverket för gossar och flickor" fort, wo ich im Jahre 1925 meine Reifeprüfung und das von der Universität zu Helsingfors vorgeschriebene Studentenexamen bestand. Während der Jahre 1925 bis 1927 besuchte ich die „Schwedische Handelshochschule*" zu Helsingfors, wo ich mein Abschlußexamen im Jahre 1927 absolvierte. Anfang 1928 unternahm ich eine Studienreise nach Hamburg, wo ich die deutsche Sprache und den Handelsbetrieb kennenlernen wollte. Während der Jahre 1929 bis 1931 war ich als Abteilungsleiter in einer finnischen Ölfirma tätig. Auf Anordnung dieser Firma machte ich im Jahre 1930 eine sechsmonatige Reise nach London, um die englische Sprache praktisch zu erlernen. Im Jahre 1932 entschloß ich mich, meine volks- und privatwirtschaftlichen Studien in Deutschland fortzusetzen. Während der Jahre 1932 bis 1936 an der Hansischen Universität immatrikuliert, absolvierte ich im Oktober 1934 die Diplomprüfung für Volkswirte, wobei mir die Diplomarbeit von Prof. Dr. W. Zimmermann gestellt wurde. Seit dieser Zeit bin ich mit der von mir jetzt eingereichten Schrift „Die Motorsegelschiffahrt, ihre Entwicklung und ihre Problematik", die unter der Leitung von Prof. Dr. P. Schulz-Kiesow ausgearbeitet wurde, beschäftigt gewesen.

Hamburg, im August 1938.

Th. Gesellius.

---

* Högre svenska Handelsläroverket.